auto motor und sport

Heft 12 7. Juni 1975 DM 2.50 E 1418 D

Gürtelreifen-Test
Gefahr bei hohem Tempo?

Exclusiv: 914 Achtzylinder
Ein Porsche, den es nur einmal gibt

Können die Japaner Sportwagen bauen?
Test Datsun 260 Z

Grand Prix von Belgien

Benzin-Blei-Gesetz
Ist Ihr Auto gefährdet?

Ist der neue Ford der bessere Kauf?
Doppeltest Escort-Kadett

extra Alles über Stereo im Auto

Timex macht zuverlässig

Die Timex hat, was eine Uhr wirklich braucht: funktionelle zeitgemäße Form; ausgereifte Technik; robuste Bauweise. Präzision zu einem vernünftigen Preis.

Und deshalb paßt die Timex auch zu Männern, für die Zuverlässigkeit wichtig ist. Timex: 1 Jahr Vollgarantie.

DM 69,–* DM 79,–* DM 89,–* DM 99,–* DM 119,–* DM 124,–*

120 Modelle von 29,–* bis 124,–* DM. In Deutschland und in über 100 Ländern der Welt.

* Unverbindliche Preisempfehlungen.

Timex. Die Uhr stimmt. Im Stil. Im Preis. Und in der Technik.

TIMEX

Reisen wie im Mittelalter

Ferdinand Simoneit

Früher, in der schrecklichen, kaiserlosen Zeit, trieben es Männer zwischen Bingen und Boppard bei Tag und Nacht besonders schlimm. Sie lauerten zu beiden Seiten des Rheins Kaufleuten auf, und erwischten sie einen, schnitten sie ihm den Beutel ab. Zollnehmen nannten sie das Spiel und unterließen es erst, als Rudolf von Habsburg sie öffentlich Raubritter nannte und dann ebenso öffentlich aufknüpfen ließ.

Daran, ans Beutelschneiden, werde ich stets erinnert, wenn ich mit dem Auto nach Italien, Griechenland oder Spanien fahre. Dort und auch in Frankreich, Österreich und Jugoslawien werden die Autofahrer zur Kasse gebeten: Wir müssen Autobahngebühren zahlen.

Das ist für jene Länder eine muntere Geldquelle, denn der Auto-Tourismus blüht. Und so hat Italien auch wieder – rechtzeitig vor der diesjährigen Reisesaison – auf allen seinen Autobahnstrecken die sogenannte Maut um 15 Prozent erhöht. Unsere Schweizer Nachbarn, die schon immer rochen, wo das fremde Geld vergraben ist, denken ebenfalls an Gebühren. Durch Europa reisen wir heute wie durch Deutschland im Mittelalter: Überall müssen wir uns die freie Fahrt erkaufen.

Die ganzen Niederlande fahren im Sommer von Emmerich bis Lörrach (haben alles an Bord und kaufen nur süßen Sprudel für die Kinder, weswegen Schwarzwald-Gastwirte das Auto-Kennzeichen NL auch konsequent mit „Nur Limonade" übersetzen), gefolgt von den Belgiern. Italiener reisen durch Deutschland in den Norden, Franzosen quer durchs Land nach Österreich. Und wir, wir lassen alle gebührenlos durchreisen. Ich will richtig verstanden werden: Ich bin nicht dafür, daß Ausländer auch bei uns zahlen müssen, sondern verlange, daß wir bei ihnen gebührenfrei fahren dürfen.

An Versuchen hat es nicht gefehlt. Benzingutscheine für Italienreisende zum Beispiel sind eine Art Erlaß der Autobahngebühren, aber bei anderen Ländern haben sich unsere Politiker bis zur Stunde blutige Nasen geholt. Als vor zwei Jahren bei der Europäischen Gemeinschaft in Brüssel – Ziel: Europa als Einheit – von deutscher Seite eine einheitliche Regelung, nämlich Autobahnen gebührenfrei, verlangt wurde, blockten die anderen sofort. Da wurde angeführt, bei ihnen bauten Privatfirmen die Strecken, oder Ausländer bezahlten in Deutschland über die hohe Mineralölsteuer auch eine Art Autobahngebühr.

Gegen weitere deutsche Argumente zogen die anderen Länder schließlich das ulkigste Motiv für die Ablehnung hervor: Autofahren sei Privatsache und gehöre mithin nicht vor die Europa-Regierung. Schon bei Vorbesprechungen blieb der deutsche Versuch stecken, auf die Tagesordnung der Minister ist er nie gelangt. Und Deutschlands Minister selber nahmen sich des Themas niemals an.

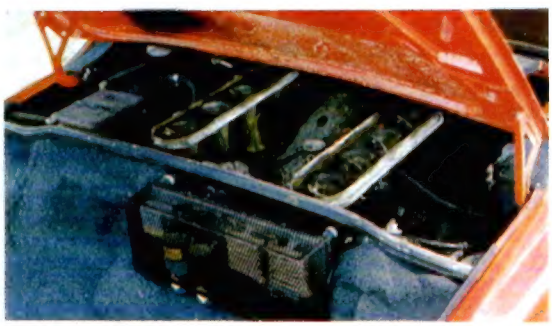
Verkehrsminister Gscheidle kann sich Meriten erwerben: wenn er die ärgerlichen Autobahngebühren vor die EG bringt und eine Lösung im deutschen Sinne durchsetzt. Für dieses Jahr ist es wohl zu spät, aber im nächsten Sommer reisen wir ja wieder dorthin, wo wir Maut zahlen müssen. 800 Millionen Mark sind es in jedem Jahr.

Ford Escort besser als Opel Kadett?

In der unteren Mittelklasse ringen Ford und Opel mit dem Escort und dem Kadett um die Gunst der Käufer. Die beiden Konkurrenten sind nach dem gleichen Prinzip gebaut: Die simplen Stoßstangenmotoren liegen im Bug, der Antrieb erfolgt auf die Hinterräder. Ein ausführlicher Doppeltest offenbart die Vorzüge und Nachteile der beiden Kandidaten und beantwortet damit die Frage, welcher von ihnen insgesamt mehr fürs Geld bietet. **Seite 28**

Opel Kadett, Ford Escort

Dampf aus acht Zylindern



908-Motor im VW-Porsche

Im Porsche-Versuch entstand eine besondere Rarität: Ein VW-Porsche 914, dessen vom Renn-908 stammender Achtzylinder dreimal so stark ist wie das Serientriebwerk. **Seite 8**

Haga-Handschrift

Simsa, Haga und Frau

Wie Henry Haga, der neue Stylingchef bei Opel, seine Arbeit sieht, schildert Paul Simsa auf **Seite 46.**

Verschenkter Raum

Wenn ein Autofahrer kurz vor einer Autobahnausfahrt, die er ohnehin zu benutzen gedenkt, in einen Stau gerät, muß ihm eine leere Standspur als logische Ausweichmöglichkeit erscheinen. Verkehrsrichter denken jedoch anders darüber. **Seite 12**

Illegaler Ausweg: Standspur.

Editorial 3
Reisen wie im Mittelalter.

Leserbriefe 24

Impressum 24

Vorschau 152

Car-toon 154

Magazin

Nachrichten 6

Saat der Gewalt 8
Einzelstück von Porsche: 914 mit 908-Rennmotor und 300 PS.

Spiel mit der Zündung 11
auto motor und sport-Umfrage: Welche Folgen Automobilhersteller vom Super 76 erwarten.

Die Spur im Abseits 12
Warum auf deutschen Autobahn-Standspuren nur gestanden werden soll.

Kreisläufer 14
Fahrbericht Suzuki Rotary RE 5: erstes Großserien-Motorrad der Welt mit Wankelmotor.

Wahlgang 15
Der Welt beste Autos kommen aus Deutschland.

Die versuchte Verschwörung 16
Wird Benzin im Sommer knapp? Und wieder teurer?

Ford vor 18
Marktbericht April 1975.

Die Entdeckung Amerikas 20
VW-Chef Toni Schmücker prüft amerikanische Fabrik-Angebote.

Schlußstrich 23
Das Ende der Nobelmarke Maserati.

Test und Technik

Die Rivalen 28
Doppeltest Ford Escort 1300 GL gegen Opel Kadett 1200 S.

Amerikanisches kann auch falsch sein 46
Design im Blickpunkt: Henry C. Haga, Styling-Chef von Opel.

Test intern 53
Aus der Testpraxis von auto motor und sport.

Schnelles Ende 54
HR-Reifen im Schnellauftest: Probleme bei hohen Geschwindigkeiten.

Nebensache
Kurztest Zastava 1100: preiswerter fünftüriger Fiat 128-Ableger aus Jugoslawien. 62

Nachrichten aus der Technik 66

Arthur Westrups Fragestunde
Wissen Sie, wie eine Batterie funktioniert? 69

Nimm vier
Renault 4 mit Allrad-Antrieb. 70

Sportschau
Test Datsun 260 Z 2+2: solide Technik und hoher Nutzwert in attraktiver Verpackung. 76

Auto und Freizeit

Ein Hauch von Hawaii
Surfing: ein nicht ganz harmloser Urlaubssport. 84

Rallye Monte Carlo — privat
Eine Reise an die Côte d'Azur auf ausgewählten Rallye-Straßen. 86

extra

Karajan im Handschuhfach
Alles über Stereo-Radios, Cassettengeräte, Lautsprecher, Antennen. 95

Ratgeber

Schwimmpartie
Aquaplaning: Ursachen, Wirkung und richtiges Verhalten. 110

Im Namen des Volkes
Verkehrsurteile deutscher Gerichte. 116

Leser über ihre Autos
Opel Rekord II 1900, VW Passat TS, Ford 20 M Kombi, VW Golf L, BMW 2002 ti, Citroen Ami 8, Volvo 145 E Automatic, Matra-Simca Bagheera, Mercedes 230, Fiat 128. 118

Reife Leistung
Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: BMW 1602/1802/2002/2002 ti/tii. 122

Sport

Erfolg mit Leichtigkeit
Renntourenwagen mit wenig Gewicht und günstiger Aerodynamik: VW Scirocco und Audi 50. 126

Sport-Nachrichten 144

Weltmeisterschafts-Wende
Nach seinem zweiten Saisonsieg im GP von Belgien führt in der WM Lauda statt Fittipaldi. 146

Noch ein Meister
Wie A. J. Foyt die World Series of Auto Racing gewann. 151

Auf den Spuren der Rallye-Profis

Sonderprüfung: Col de Turini.

Leuten, die Spaß am Autofahren haben, empfiehlt Clauspeter Becker einen nicht gerade mühelosen, aber äußerst abwechslungsreichen Weg zu Frankreichs Mittelmeerküste: jene Strecke nämlich, die bei der Rallye Monte Carlo von den Profis absolviert wird. **Seite 86**

Gleitzeit

Aquaplaning — zu deutsch Wassergleiten — ist die Ursache vieler Unfälle. Was ist zu tun, wenn die Reifen auf nasser Straße aufschwimmen? **Seite 110**

Test Datsun 260 Z

Obwohl einer der populärsten Sportwagen der Welt, gehört der Datsun 260 Z auf bundesdeutschen Straßen zu den Raritäten. Ob er hiesigen Ansprüchen gerecht wird, sagt der Testbericht auf **Seite 76.**

Alles über Stereo im Auto

Cassetten: Musik-Konserve für unterwegs.

Das Angebot an Stereogeräten für das Auto ist fast unübersehbar groß. Was Autofahrer bei der Anschaffung von Stereoradios und Cassettenspielern beachten müssen, wie Lautsprecher richtig eingebaut werden und welche Antennen den besten Empfang garantieren, steht im Musik-Extra ab **Seite 95.**

Lauda übernahm WM-Führung

Leer ging Weltmeister Fittipaldi beim sechsten Lauf zur Fahrerweltmeisterschaft, dem Großen Preis von Belgien, aus. Sein Verfolger Lauda dagegen setzte sich mit seinem zweiten Saisonsieg nach diesem Lauf an die Spitze der WM-Wertung. **Seite 146**

Jetzt auch in der WM-Wertung vorn: Lauda.

Nachrichten

Rückruf bei Ford . . .

Zur Überprüfung der Bremsschläuche fordert Ford die Besitzer der von April 1974 bis Februar 1975 gebauten Capri und der zwischen November 1974 und Februar 1975 montierten Escort auf. Betroffen sind insgesamt 28 000 Autos, an deren Bremsschläuchen sich feine Risse bilden können. Die fehlerhaften Bremsschläuche stammen von einem englischen Hersteller und sind an ihrer völlig glatten Oberfläche zu erkennen.

. . . und bei Phoenix

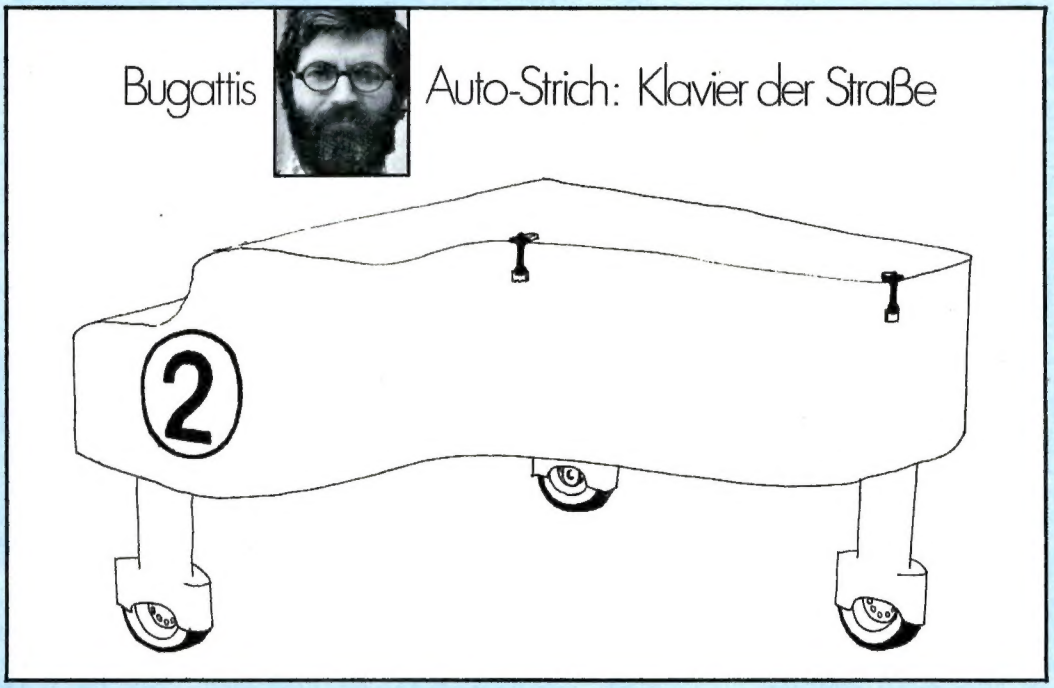
Nach Metzeler und Continental sah sich Phoenix als dritte deutsche Reifenfirma in diesem Jahr zu einem Rückruf gezwungen, nachdem es bei einigen der im Frühjahr 1974 gebauten Gürtelreifen der Dimensionen 175 SR und HR 14 zu Verschiebungen des Gürtels gekommen war. Insgesamt müssen 10 000 Phoenix-Reifen überprüft werden, die als Erstausstattung bei den BMW-Modellen der 520-Baureihe sowie beim Typ 2500 aufgezogen wurden. Die gefährdeten Reifen sind an folgenden Produktionsnummern zu erkennen: AYJ 3331 und AYJ 3332 mit den jeweils anschließenden Endnummern 114, 124, 134, 144, 154, 164 und 174.

BM-Sorgen bei MB

Just zu Beginn der Feriensaison wurde das weltberühmte Daimler-Benz-Museum „bis auf weiteres" geschlossen wegen baulicher Veränderungen. Doch nicht die Maurer sind schuld, wenn Autofans und Schulklassen bis weit ins nächste Jahr enttäuscht vor geschlossenen Werksschranken stehen. Die Mercedes-Residenz Untertürkheim liegt am einen Ende von Stuttgart, am anderen wird in Stammheim gegen Baader-Meinhof prozessiert. Die Daimler-Oberen befürchten deshalb Anschläge auf das kapitalistische Symbol Mercedes. Weil das Museum auf dem Werksgelände ohne scharfe Personenkontrolle erreichbar ist, hat MB unerwünschter BM-Infiltration durch die Schließung des Museums einen Riegel vorgeschoben.

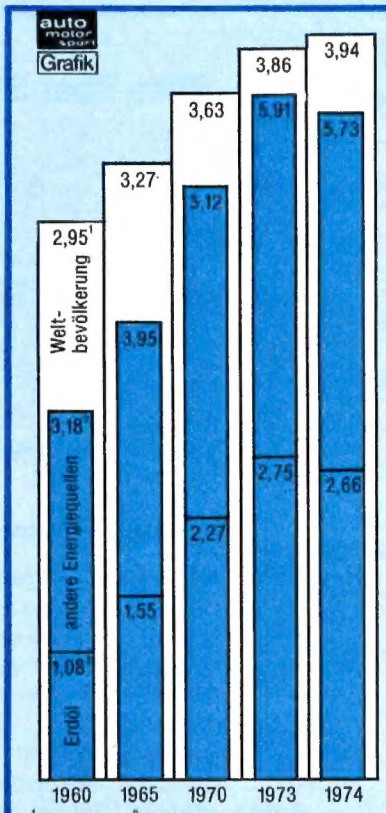
Kadett mit großer Klappe

Dem Trend zu Schrägheck und großer Heckklappe verschließt sich auch Opel nicht: Unter der Bezeichnung Kadett City bereichert eine nach diesem Konzept gebaute neue Version das Programm. Der Kadett City ist mit einer Länge von 3,90 Meter etwas kürzer als Limousine, Coupé und Caravan (4,12 Meter); dank umklappbarer Rücksitzlehne läßt sich das Kofferraumvolumen nach Werksangabe von 254 auf stattliche 462 Liter vergrößern.



Sanierungspläne

Die hohen Gewinne der Ölmultis am Öl aus deutschen Quellen (jährlich acht Millionen Tonnen) und die Verluste der deutschen Veba AG, die kein deutsches Öl fördert, brachten die Bundesminister Friderichs und Apel auf die Idee einer Sondersteuer: Die Zusatzbesteuerung deutschen Öls würde die Kosten der Veba-Konkurrenz drastisch erhöhen, mit dem Erlös ließen sich die Verluste der Veba — zu 40 Prozent Bundesbesitz — mindern. Betroffen wären vor allem Shell und Esso, die deutsches Öl zu teuren OPEC-Preisen verkaufen und pro Tonne rund 700 Mark Nettogewinn erzielen. Kommentar des Shell-Pressereferenten Lothar Werner zum Bonner Sanierungsplan: „Dann müßten Ford und Opel eigentlich auch den Volkswagen-Konzern subventionieren."



[1] in Milliarden. [2] Energiebedarf in Milliarden Tonnen Öleinheiten. [3] Erdölverbrauch in Milliarden Tonnen.

Welt-Sparjahr

Der Verbrauch an Energie in der Welt ist erstmals seit 30 Jahren gesunken. 1974 wurden weltweit drei Prozent weniger Energie verbraucht als 1973, wobei in erster Linie beim Erdöl gespart wurde. Westeuropa erwies sich mit einem um neun Prozent reduzierten Ölverbrauch am sparsamsten, gefolgt von Nordamerika (minus drei Prozent), dem Fernen Osten und Australien (jeweils minus zwei Prozent). Um 6,5 Prozent mehr Mineralöl verbrauchten dagegen sowohl die Ostblockländer als auch die Volksrepublik China.

Der Kadett City ist in denselben Leistungs- und Ausstattungsvarianten lieferbar wie die übrigen Kadett-Modelle und bietet in der Normalausführung serienmäßig heizbare Heckscheibe, verstärkte Drehstromlichtmaschine und Bremskraftverstärker. Die L-Version bekommt zusätzlich Automatikgurte und Kopfstützen an den Vordersitzen. Preis des Kadett City: 8795 DM.

Trend zur Schräge: Heckklappen-Kadett

Opel senkt Kadett-Preise*

Opel hat die Preise für den Kadett, die erst im März um 615 bis 770 Mark angehoben worden waren, trotz verbesserter Ausstattung gesenkt: Zur Grundausstattung gehören künftig beheizte Heckscheibe, Drehstromlichtmaschine und Bremskraftverstärker, die L-Version bekam zusätzlich Automatikgurte vorne, Kopfstützen und Gummipuffer an den Stoßstangen. Der zweitürige Kadett kostet künftig 8695 Mark (bisher 8815 Mark), der zweitürige Kadett L 9295 Mark (9570), der dreitürige Caravan 9500 Mark (9620), die viertürige Limousine 9180 Mark (9300). Opel-Chef John Mc Cormack erwartet von dieser Preissenkung, „daß Opel in Deutschland wieder Nummer eins vor VW" wird.

* Die Kadett-Preissenkungen erfolgten nach Redaktionsschluß für den Doppeltest Escort–Kadett auf Seite 28.

Gewinnbeteiligung

1974 war für die deutschen Kfz-Versicherer ein gutes Jahr: Die Zahl der Schäden ging gegenüber 1973 um etwa sieben Prozent zurück. Es ist deshalb wahrscheinlich, daß mehr Gesellschaften als in den Vorjahren Beitragsrückvergütungen für 1974 vornehmen werden. Marktführer Allianz hat bereits beim Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen einen Antrag auf Rückvergütung gestellt, und es steht zu erwarten, daß andere Unternehmen ebenfalls einen Teil ihres Gewinns zurückzahlen. Die R+V Allgemeine Versicherung und die Versicherungsgruppe Hannover haben den Anfang gemacht (siehe Tabelle).

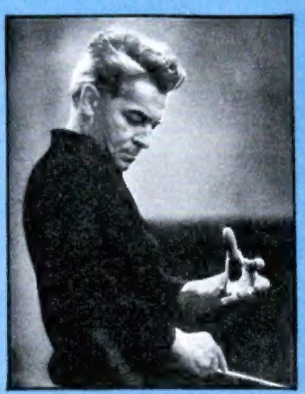
Gesellschaft	Schadenfreie Kalenderjahre									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Rückvergütung in Prozent									
R+V Allgemeine Versicherung, Wiesbaden	–	7,5	7,5	7,5	10	10	10	10	15	20
Versicherungsgruppe Hannover	10	10	15	15	20	20	20	20	25	30

Wernher von Braun, 63, Raumfahrtpionier, gastierte inkognito als „Mr. Schwarz" im Stuttgarter Hotel Zeppelin, um vertrauliche Gespräche mit den Mercedes-Professoren Zahn und Scherenberg zu führen. Grund: Braun, der schon seit Jahren dem Aufsichtsrat von Mercedes-Benz of North America angehört, wird auf der nächsten Hauptversammlung für einen Aufsichtsratssitz im Untertürkheimer Stammhaus kandidieren.

Inkognito: von Braun

Herbert von Karajan (mit Helm): Fortissimo im 917 . . .

Herbert von Karajan, 67, am Autosteuer gleichermaßen tempobewußt wie am Dirigentenpult, nutzte ein Gastspiel in Heilbronn zu einem Abstecher auf die Porsche-Versuchspiste in Weissach. Nach der Kleinen Nachtmusik erprobte Karajan dort die Porsche-Bläser, riskierte ein Fortissimo im 917 und orderte einen Carrera turbo in Original-Rennfarben: Silbergrau mit blauroten Streifen. Dabei zeigte Karajan sich kamerascheu. Der Grund der Zurückhaltung: Das Recht an seinem Bild wird exclusiv von der Überlinger Agentur Lauterwasser vermarktet.



. . . und am Pult

Auto im Fernsehen

ARD
ARD-Ratgeber: Recht
Kaufen wir wirklich neue Sachen?
Sonntag, 8. Juni,
11.00 Uhr.

ARD
Europapokal der Formel 2 in Hockenheim.
Sonntag, 8. Juni,
14.55 Uhr.

ARD
Die Sportschau
Europapokal der Formel 2 in Hockenheim.
Sonntag, 8. Juni,
18.48 Uhr.

ARD
Der 7. Sinn
Urlaub in England II.
Freitag, 13. Juni,
22.10 Uhr.

S-04710

Saat der Gewalt

Einzelstück von Porsche: 914 mit 908-Rennmotor und 300 PS.

Von Klaus Westrup

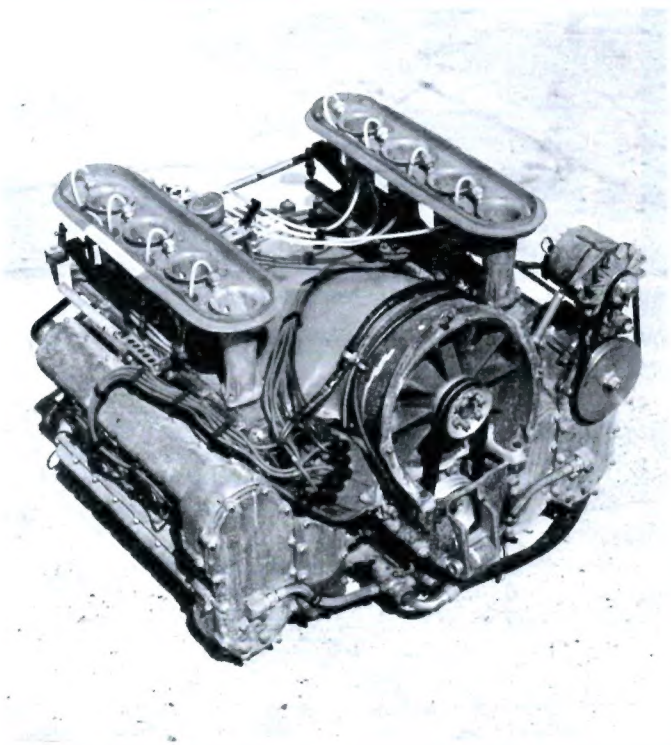
Von außen ist dem exclusiven Gebrauchtwagen Jahrgang 1969, zu dessen besonderen Merkmalen ein geschätzter Liebhaberwert von 100 000 Mark und absolute Unverkäuflichkeit zählen, nicht viel anzusehen: Doppelscheinwerfer vorne und ein Lufteinlaß für den Ölkühler – das ist auch schon alles.

Das Interieur läßt etwas mehr erahnen. Denn der Drehzahlmesser reicht bis 10 000 Touren, gedreht werden darf immerhin bis 8 400 U/min.

Die Frage, was denn so hoch drehen kann, läßt sich nach Öffnen der Mittelmotor-Luke klar beantworten: Nicht der ehemalige Zweiliter-Sechszylinder des VW-Porsche 914/6 ist dazu fähig und erst recht nicht der Vierzylinder der jetzigen Serie, sondern alleine ein reinrassiges Renntriebwerk. So ist des Rätsels Lösung der Achtzylinder-Boxermotor des Wettbewerbswagen 908, in dem an Nockenwellen (insgesamt vier) und an Zündkerzen (insgesamt 16) nicht der geringste Mangel herrscht.

Der Volksporsche für 100 000 Mark entstand aus einer Spielerei. Genau gesagt entstanden sogar zwei Exemplare dieser speziellen Gattung: Den einen bekam Dr. Ferry Porsche vor sechs Jahren zum 60. Geburtstag mit den besten Wünschen der Belegschaft, den anderen ließ sich Ferdinand Piëch, ehemals Porsche-Entwicklungschef, heute Anwärter für den Chefsessel in der VW-Entwicklung, für Hobby-Fahrten bauen.

Doppelscheinwerfer vorne (links) kennzeichnen den VW-Porsche-Achtzylinder äußerlich. Im Interieur läßt ein bis 10 000 Touren reichender Drehzahlmesser erahnen, was sich im Motorraum tut. In Rennversion leistete der 908-Motor 350 PS bei 8400 U/min — für den Betrieb auf der Straße blieben noch runde 300 Pferde übrig.



Eineiige Zwillinge waren die beiden 1969 gebauten Über-914er dennoch nicht. Der Dr. Porsche-Porsche wurde mit zahmeren Nockenwellen, Ventilkappen, die den im Originalzustand hohen Ölverbrauch bekämpfen sollten, und vier Doppelvergasern mit Ansauggeräusch-Dämpfung ausgerüstet. Er hatte die Fahrgestell-Nummer 001, eine Straßenzulassung, und der Chef fuhr tatsächlich selbst: Im Laufe der Jahre kamen rund 10 000 Kilometer zusammen, und trotz Ventilkappen mußte mancher Liter Öl nachgekippt werden.

Der Piëch-Porsche, mit dem sich auto motor und sport jetzt beschäftigte, besitzt die Fahrgestell-Nummer 111 und ist der giftigere der beiden. Der Rennmotor des 908 blieb hier im Originalzustand – einziges Zugeständnis für den Betrieb auf öffentlichen Straßen ist eine Serien-Auspuffanlage, bei der freilich auf den Wärmetauscher verzichtet wurde.

Technisch war es kein großes Problem, den 178 kg schweren Achtzylinder-Boxer (Serien-Vierzylinder: 145 kg) im Mittelmotor-Kabuff unterzubringen. Um Raum für das Vertikalgebläse zu schaffen, mußte die Rückwand zum Fahrgastraum modifiziert werden, und

VW-Porsche mit 908-Motor

schließlich war es nötig, die Motorlagerpunkte den neuen Bedürfnissen anzupassen. Der Kofferraum hinten blieb von den Manipulationen völlig verschont: Auch der 914/908 hat hier Serienmaße zu bieten.

Das Fahrwerk steht den Bemühungen, ein möglichst unauffälliges Kraftwerk in Szene zu setzen, in nichts nach. Titan-Federn hinten und Bilstein-Dämpfer mit härterer Abstimmung genügten den Porsche-Technikern, um einerseits ausreichende Sicherheit, andererseits aber auch gepflegtes Understatement zu praktizieren; auf superbreite Felgen und Reifen, Kotflügelverbreiterungen und grelle Lackierung wurde bewußt verzichtet – sie sollten die Granate nicht noch auffälliger machen, als sie es – zumindest kurz nach dem Anspringen – ohnehin schon ist.

Daß sich dann nämlich hinter dem Rücken des Fahrers etwas Außergewöhnliches tut, dokumentiert am besten der schon bei niedrigen Drehzahlen einsetzende Lärm. Da der Piëch-914 nicht mit einem Luftfilter ausgerüstet ist und seinen Sauerstoff-Bedarf über acht riesige Plastik-Trichter deckt, kommen allein im Saug-Bereich bösartige Töne zusammen, die sich oberhalb von 7000 Touren zu einem infernalischen Trompeten steigern.

Munterkeit ist schon weit darunter vorhanden. Am erstaunlichsten erscheint in diesem Zusammenhang gewiß die Tatsache, daß der mit Straßenauspuff noch runde 300 PS bei 7500 U/min leistende Achtzylinder (mit Rennauspuff: 350 PS bei 8400 U/min) schon ab zweieinhalbtausend Touren rund läuft und somit eine bemerkenswerte Elastizität an den Tag legt. Jürgen Barth von der Porsche-Sportabteilung, in der Freizeit 908-Pilot auf der Rennpiste und mit den Eigenarten des Dreiliter-Achtzylinders bestens vertraut, kennzeichnet die Gutmütigkeit des Renntriebwerks mit einfachen Worten: „Wie ein VW-Motor."

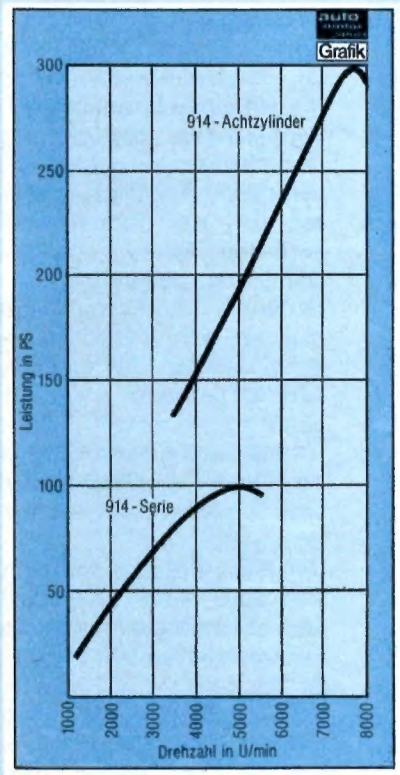
Den wahren Zunder bietet der luftgekühlte Boxer, dessen Kurbelwelle zehnfach gelagert ist und der zwei Nockenwellen pro Zylinderreihe vorzuzeigen hat, naturgemäß erst bei Drehzahlen, die über VW-Niveau liegen. Was dabei herauskommt, ist eindrucksvoll:

- eine Höchstgeschwindigkeit von gut 250 km/h,
- eine Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h in etwa sechs Sekunden,
- ein Schub, dem auch längere Autobahnsteigungen nicht viel von seinem Elan nehmen.

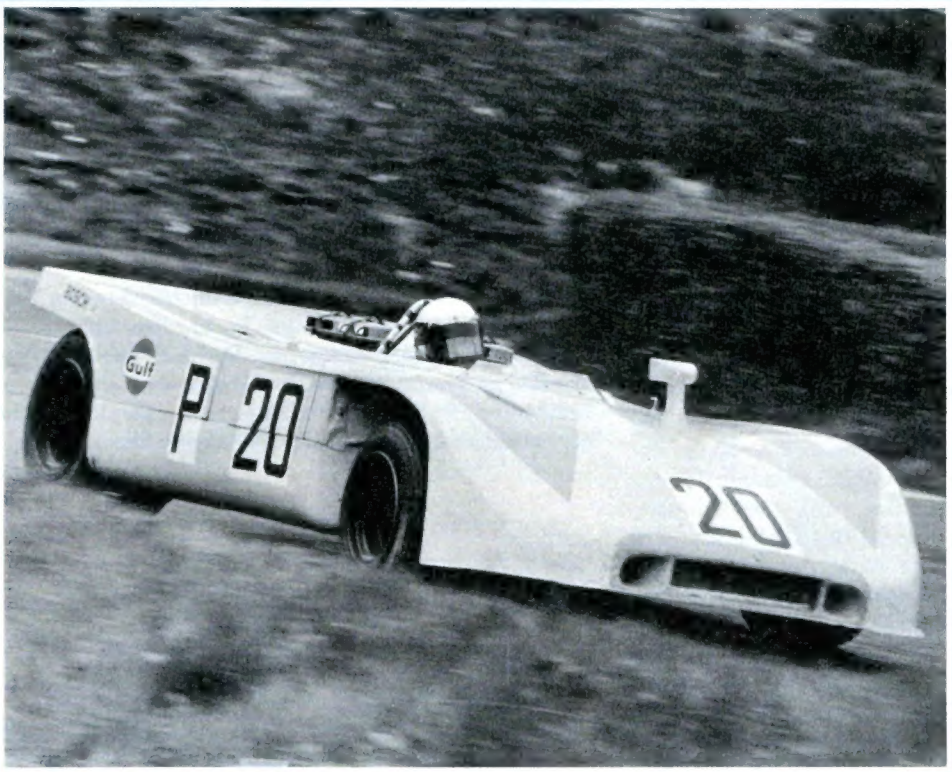
Die Gangbereiche, die sich beim vollen Ausdrehen ergeben, sind nicht minder eindrucksvoll: Der Erste reicht bis immerhin 80 km/h, der Zweite bis 130 km/h, der Dritte bis 170 km/h, und im Vierten wird der 914/908 schon schneller als die meisten Schnellen: 210 km/h.

Für die Umwelt ist das auf die Straße losgelassene Einzelstück insofern verwirrend, als es in äußerst schlichter Verpackung operiert. Vor allem Fahrer der Marke Porsche haben Mühe, nach einer Begegnung mit dem 914-Achtzylinder den leistungsmäßigen Verweis seelisch zu verdauen. Denn sie können ja nicht wissen, was es nun wirklich war, das sie so fürchterlich stehenließ.

Die blauen Ölwolken, die das äußerlich biedere Ungetüm ausspuckt, sagen jedenfalls nichts aus über die Anzahl der Verbrennungsräume, in denen sie entstanden. Und so verbleiben die Betrachter in der von den 914-Schöpfern gewünschten Ratlosigkeit und wissen nur eines sicher: daß ein abgenommener Luftfilter allein den 914 nicht so beflügelt.



Leistungskurven im Vergleich: 200 PS mehr für den Achtzylinder, der es auf ein Drehmoment von 28 mkg bringt.



Der Porsche 908 kam in den Läufen um die Markenweltmeisterschaft 1968, 1969 und 1970 zu Ehren. Im Bild der Engländer Brian Redman beim 1000 km-Rennen auf dem Nürburgring 1969.

Spiel mit der Zündung

auto motor und sport-Umfrage: Welche Folgen Automobilhersteller vom Super 76 erwarten.

Am 1. Januar 1976 wird die zweite Stufe des Benzin-Blei-Gesetzes in Kraft treten, das in Deutschland nur mehr 0,15 Gramm Blei pro Liter Kraftstoff erlaubt und damit die Versorgung mit Superbenzin von ausreichender Qualität in Frage stellt. Was danach mit älteren, an herkömmliche Super-Qualität gewöhnten Motoren passieren wird, darüber herrscht bis heute weitgehende Unsicherheit und Uneinigkeit. Vor allem Importeure beeilten sich, noch ehe sie die Qualität bleiärmeren Supers 76 hatten prüfen können, jegliche Bedenken abzuwiegeln: „Keine Probleme" war der Tenor der meisten. Zu bedachteren Aussagen kam ein Großteil der deutschen Hersteller (siehe Kasten) nach ausgiebigen Versuchen mit Testbenzin vom Standard 1976. Neben Aussagen, auf welche Weise und zu welchen Kosten laufende Modelle der Super-Neuzeit angepaßt werden müssen und können (häufig genügt ein Spiel mit der Zündung innerhalb der Toleranzen), steht für die meisten Autos der Werks-Rat: vorsichtig fahren und auf Klopfgeräusche achten. Treten sie auf, dann empfehlen die Autobauer, wegen möglicher Qualitätsunterschiede zunächst die Benzinmarke zu wechseln.

Der risikoloseste Weg für Autofahrer wird ab 1. Januar freilich der sein, den der Gesetzgeber für eine Übergangszeit bis Ende 1977 offen läßt: Tanken an Zapfsäulen, aus denen Super herkömmlicher Qualität fließt.

Kosten für die Umstellung auf bleiarmes Super 76: bis zu 150 Mark

Hersteller/ Frage	Bei welchem der laufenden Modelle kann die Verwendung von bleiärmerem Super 76 nachteilige Folgen haben?	Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um Abhilfe zu schaffen?	Wie teuer werden diese Änderungen für den Autobesitzer?
Audi	Ältere Audi mit Stoßstangenmotor (72 und 80 PS), Audi 100 S, LS, GL und Coupé sowie Audi 80 S, LS, GL und GT.	Zündung um maximal fünf Grad verstellen.	25 bis 45 Mark.
BMW	BMW 2002 tii, 520 i, 3.0 Si und CSi.	Zweiliter-Motoren ab 1974: Zündung um drei Grad zurückstellen. Ältere Zweiliter-Einspritzer: Noch keine Lösung. Dreiliter-Motoren: Austausch des Druckfühlers und Anreicherung des Gemisches.	Zündverstellung: ca. 20 Mark. Erneuerung des Druckfühlers: ca. 70 Mark.
Mercedes	Daimler-Benz erwartet keine Schwierigkeiten, wenn das angebotene Benzin mindestens die Qualität der Musterkraftstoffe hat.	Umbausätze sind nicht vorgesehen. Eventuell Einstellungsänderungen bei älteren Modellen.	20 bis 30 Mark für Zündeinstellung.
Ford	Nachteilige Folgen nur bei Zusammentreffen ungünstiger Toleranzen von Motor und Benzinqualität bei älteren Modellen zu erwarten.	Zündzeitpunkt im Rahmen der Toleranz bis zu vier Grad verstellen.	12 bis 20 Mark.
Opel	Bei allen Opel-Autos mit höher als 9,2:1 verdichteten Motoren kann Beschleunigungsklopfen auftreten.	Zündzeitpunkt verstellen, eventuell Zündverteiler austauschen.	Zwischen 30 und 150 Mark.
Porsche	356 B Super 90, 356 C.	Zündzeitpunkt verstellen, Gemisch anreichern.	80 bis 100 Mark.
VW	Keine Schwierigkeiten, wenn Superbenzin ab 1. Januar der zugesagten Qualität entspricht[1]).	Keine.	Keine.

1) Im Audi 80 S, LS, GL und GT finden die gleichen Motoren Verwendung wie im Passat S, LS und TS sowie im Scirocco S und TS (mit 85 PS-Motor).

Die Spur im Abseits

Warum auf deutschen Autobahn-Standspuren nur gestanden werden soll.

Der schwäbische Autofahrer Norbert Brock* verstand die Welt nicht mehr. Auf der Autobahn bei Stuttgart hatte ihn die Polizei über die Standspur an einem Unfall vorbeigeschleust – seine dahinter liegende Ausfahrt erreichte er so ohne Zeitverlust.

Tags darauf belangte ihn die Polizei wegen des gleichen Fahrmanövers. Wieder hatte sich am selben Ort der Verkehr gestaut, und wieder war Brock über die Standspur zur Ausfahrt gerollt. Die Eigeninitiative wurde mit einer (später allerdings zurückgezogenen) Anzeige belohnt. Begründung: verbotenes Fahren auf der Standspur.

Nach den Buchstaben des Gesetzes handelte die Polizei im zweiten Fall korrekt. Die Standspur der Autobahn ist, wie schon der Name besagt, in erster Linie für den unvermeidbaren Halt havarierter Gefährte bestimmt. Daneben steht sie in akuten Notfällen Polizei, Feuerwehr und Krankendienste offen und dient im Falle eines Unfalles als willkommene, von der Polizei verordnete Umleitungsspur.

Grundsätzlich aber, so bekräftigte das Oberlandesgericht Düsseldorf, darf die Abseitsspur nicht aus Gründen der Bequemlichkeit oder des schnelleren Fortkommens wegen zweckentfremdet werden. Vorgesehene Strafen: 100 Mark und zwei Punkte in Flensburg.

Praktiker urteilen weniger streng. Viele Polizisten drücken ein Auge zu, wenn Verkehrsstaus über die Standspur umfahren werden und an der nächsten Ausfahrt die Autobahn geräumt wird.

Die Entlastung der Fernstrecken ist den unmittelbar betroffenen Beamten im Zweifelsfall wichtiger als gesetzestreues Verharren in der Kolonne, weshalb – zumindest im württembergischen Raum – die Autofahrer gelegentlich sogar über Rundfunk zum Ausweichen auf die Standspur aufgefordert werden.

Daß dabei die Standspur vor einer Ausfahrt von langsamfahrenden Autos

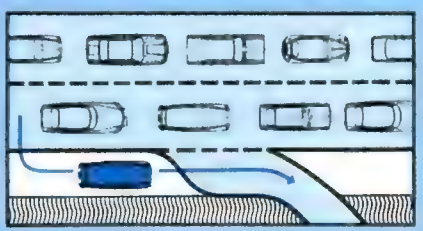
*Name wurde von der Redaktion geändert.

Recht . . .

Der Autofahrer X. befuhr die Bundesautobahn A 209 in Richtung Düsseldorf und geriet kurz vor der Ausfahrt Meerbusch in einen Fahrzeugstau. Da er es eilig hatte, scherte er etwa 100 Meter vor dieser Ausfahrt auf die Standspur aus und verließ über sie die Autobahn, wobei er rechts an der Wagenkolonne vorbeifuhr.

Der 1. Strafsenat des Oberlandesgerichts in Düsseldorf sieht darin einen Verstoß gegen das Rechtsüberholverbot. Begründung: Die Standspur ist Teil der Autobahn; wer auf ihr an anderen Wagen vorbeifährt, erfüllt den Tatbestand des verbotenen Rechtsüberholens.

Die Standspur der Autobahn ist grundsätzlich nicht zum Befahren bestimmt, sondern soll lediglich in Notfällen zum Anhalten oder zur Benutzung durch Fahrzeuge der Polizei, Krankendienste und ähnlicher Organisationen dienen.



Verboten: Fahren auf der Standspur.

Jede andersartige Benutzung, die lediglich aus Gründen der Bequemlichkeit und des schnelleren Fortkommens geschieht, ist auszuschließen.

Würde nämlich eine solche Fahrweise zugelassen, würden bei einem Stau meist mehrere Wagen nach rechts ausscheren und die Autobahn vorzeitig verlassen, so daß die Standspur dann doch ständig besetzt wäre. Persönliche Bedürfnisse einzelner Verkehrsteilnehmer müssen deshalb hinter den Belangen der Sicherheit zurücktreten (Aktenzeichen: 1 Ss [OWi] 1108/73).

. . . und Vernunft

Die Standspur ist wie der Fahrstreifen Teil der Autobahn. Dennoch ist nach einem Gerichtsentscheid kurzfristiges Befahren

selbst dann verboten, wenn dadurch die Autobahn entlastet wird. Der Münchner Verkehrsjurist Dr. Andreas Grasmüller kommentiert: „Praxisfremd".

Das Oberlandesgericht Düsseldorf verkennt in seiner Begründung, daß es keine Regel ohne Ausnahme gibt. Der Bundesgerichtshof hat wiederholt ausgesprochen, daß alle Verkehrsregeln sinnvoll und keineswegs kleinlich auszulegen sind.

Der betroffene Autofahrer hatte die Standspur nur etwa 100 Meter bis zur Ausfahrt benutzt, also weder behindert noch einen Noteinsatz erschwert. Er hat dann die Autobahn verlassen und sie damit entlastet.

Auch im Zivilrecht ist anerkannt, daß ein Auto auf Bundes- und Landstraßen die Seitenstreifen zum Rechtsüberholen benutzen darf, wenn die Verkehrslage das als sachgerecht und vernünftig erscheinen läßt. Das muß auch für die Autobahn und ihre Standspur gelten, wenn mit Sicherheit die Behinderung eines Noteinsatzes ausgeschlossen werden kann.

Foto: Thoma

Ungenutzter Raum: Autobahn-Standspur vor Ausfahrten.

blockiert wird, erscheint nicht tragisch. Nach der StVO sollen nämlich auch amtliche Einsatzfahrzeuge die Spurgasse zwischen scharf rechts und links fahrenden Verkehrsteilnehmern benutzen und die Standspur freilassen.

Selbst die Gesetzestexter in Bonn möchten ihren Standspur-Standpunkt nicht zu eng ausgelegt wissen. Dr. Jens Engeland, Oberregierungsrat und Referent in der Abteilung Straßenverkehrsordnung im Verkehrsministerium: „Wenn es sich um eine kurze Strecke handelt, keine Gefährdung vorliegt und vorsichtig gefahren wird, sollte nach dem Opportunitätsprinzip verfahren werden."

Im Klartext: Wer dicht vor seiner Ausfahrt im dichten Stau zum Stehen kommt, sollte – im Sinne einer erwünschten Verflüssigung des Verkehrs – illegal, aber ungestraft die Standspur benutzen dürfen.

Während die Justiz so einmütig wie uneinsichtig ist (Klaus Mickschick, Stuttgarter Verkehrsrichter: „Wenn es der Gesetzgeber verbietet, dann ist es eben verboten"), legen Deutschlands Polizisten offensichtlich verschiedene Maßstäbe bei den Standspur-Sündern an.

Wer sich in Baden-Württemberg über die Standspur zur nächsten Ausfahrt schmuggelt, darf in der Regel großzügiger Behandlung gewiß sein. Polizeirat Rolf Rapp, Chef der Autobahnpolizei Stuttgart: „Wenn die Autobahn dadurch frei wird, drücken wir beide Augen zu."

Vorsicht ist dagegen auf nordrhein-westfälischen Fernstraßen geboten (Rolf Rapp: „Die sind halt schärfer"), wo Standspur-Fahrer konsequent angezeigt werden. Auch wenn, wie das Düsseldorfer Urteil dokumentiert, die Standspur lediglich 100 Meter befahren wurde.

Eine Lösung des Problems: extrem lange Verzögerungsspuren vor den Ausfahrten, auf denen sich die Fahrer frühzeitig nach rechts absetzen können.

Uwe Brodbeck

Kreisläufer

Fahrbericht Suzuki Rotary RE 5: erstes Großserien-Motorrad der Welt mit Wankelmotor.

Wankelmotoren führen im Automobilbau ein Schattendasein – zu klar beherrschen die Hubkolben-Viertakter die Szene. Eine günstigere Situation treffen die Kreiskolben-Triebwerke bei Motorrädern an: Hier finden bis heute überwiegend Zweitaktmotoren Verwendung, denen die Abgasvorschriften allerdings immer engere Grenzen stecken. Als Alternative zum Zweitakter kommt der Wankelmotor bei Zweirädern deshalb zunehmend zum Zug.

Nicht als erster Hersteller, wohl aber erstmals für ein Großserien-Motorrad, verwendet die japanische Firma Suzuki, drittgrößter Motorradproduzent der Welt, bei der RE 5 Rotary einen Kreiskolbenmotor.

Das stark zerklüftete Triebwerk der RE 5 füllt den Raum unter dem 17 Liter-Tank völlig aus. Der speziell als Zweirad-Triebwerk entwickelte japanische Kreisläufer wird von 4,5 Litern Wasser gekühlt, den Kolben, die Exzenterwelle und die Dichtleisten schmieren und kühlen 3,5 Liter Öl. Verzichtet hat Suzuki auf den Einbau des weitgehend wartungsfreien Kardanantriebs: Die 62 SAE-PS werden mit einer Kette auf das Hinterrad übertragen.

Das gewaltige Gewicht der Maschine, die vollgetankt gut fünf Zentner auf die Waage bringt, macht sich allenfalls in engen Kurven bemerkbar. Bei schnellerer Gangart benimmt sich die Suzuki äußerst kultiviert.

Das Gewicht der Maschine fällt jedoch beim Parken unangenehm auf. Den Koloß auf den Mittelständer zu bekommen, erfordert einige Kraft; ein Seitenständer, der das Abstellen problemlos machen würde, fehlt.

Angenehm werden die Sitzposition sowie die umfangreichen und gut ablesbaren Armaturen empfunden, die in einem merkwürdig anmutenden trommelförmigen Gehäuse mit Klappvisier untergebracht sind.

Vom Ton her kann der Wankelmotor mit vergleichba-

Technische Daten

Einscheiben-Kreiskolbenmotor, Kammervolumen 497 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,6 : 1, Leistung 62 SAE-PS bei 6500 U/min, maximales Drehmoment 7,6 mkg bei 3500 U/min, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 4,5 Liter, Druckumlaufschmierung, 1 Mikuni-Vergaser 18-32 HHD, Fünfganggetriebe, elektrischer Anlasser, Drehstromlichtmaschine, 17 Liter-Benzintank, Eigengewicht 250 kg, Leistungsgewicht 4,0 kg/PS (SAE), Reifen vorn 3.25 H 19, hinten 4.00 H 18.

Richtpreis einschließlich Mehrwertsteuer DM 8700,–.

Hersteller: Suzuki Motor Co., Ltd., Hamamatsu/Japan.

Importeur: Zweirad-Röth, Hammelbach/Odenwald.

Fotos: Seufert

ın, sonor klingenden Vier-
ylinder-Viertaktern nicht
onkurrieren: Der Motor ist
ank Wasserkühlung relativ
ise, zudem außerordent-
ch elastisch, und er läuft
öllig vibrationsfrei.

m nötigen Schub fehlt es
icht: In sechs Sekunden
eschleunigt die Suzuki Ro-
ıry RE 5 aus dem Stillstand
uf 100 km/h und erreicht
aut Werksangabe) eine
öchstgeschwindigkeit von
twa 185 km/h.

er kultivierte Fahreindruck
ird verstärkt durch das
eicht zu schaltende Fünf-
anggetriebe. Häufiger
ıangwechsel wie bei Zwei-
ıktern ist angesichts des
lastischen Triebwerks nicht
rforderlich. Als angenehm
empfunden wird auch die günstige Abstufung des Getriebes – beim Hochschalten fällt die Drehzahlmessernadel allenfalls um 1000 Touren zurück.

Unter dem Strich ist die 8700 Mark teure Wankel-Suzuki, die im Bundesgebiet mit einer Garantie von einem Jahr bei unbegrenzter Kilometerleistung ausgeliefert wird, mehr eine Reisemaschine als ein sportliches Gefährt. Längere Strecken lassen sich mit diesem Motorrad vergleichsweise ermüdungsfrei zurücklegen. Tankpausen freilich sind häufiger als üblich einzulegen: die RE 5 konsumiert bis zu 12 Liter Normalbenzin pro 100 Kilometer.

Klaus Wießmann

Mehr Reise- als Sportmotorrad: wassergekühlte Wankel-Suzuki. Die Armaturen sind übersichtlich in einem trommelförmigen Gehäuse untergebracht. Als besonderen Gag besitzt die RE 5 eine Digital-Ganganzeige.

Wahlgang

Der Welt beste Autos kommen aus Deutschland.

Das US-Fachblatt „Car and Driver" läßt seine Leser alljährlich die besten Autos der Welt wählen, bei der Konkurrenz „Road & Track" treffen leitende Redakteure die Entscheidung. Den diesjährigen Wahlen war eines gemeinsam: Deutsche Autos belegten den Großteil der vorderen Plätze.

Bei den wirtschaftlichen Autos entschied sich „Road & Track" für den in den USA Rabbit genannten Golf, „Car and Driver" gab dem Civic von Honda den Vorzug. Beste Familienlimousinen wurden der Volvo 244 („Car and Driver") bzw. der Audi 100 LS. Auch bei den preiswerten Coupés ist der VW-Konzern mit dem Scirocco („Road & Track") würdig vertreten, während die „Car and Driver"-Leser den Ford Capri II aufs Podest hoben. Absolute Einigkeit herrschte bei der Wahl des besten Sportwagens der oberen Preisklasse: Hier siegten der Porsche 911 S und der Carrera.

Ähnlich einhellig das Votum für den besten Luxuswagen: Mercedes 450 SEL bei „Road & Track", 450 SLC bei „Car and Driver".

Die Wahl des besten „Allround-Car", des insgesamt gelungensten Autos überhaupt, gibt es nur bei „Car and Driver". Wie in den vergangenen Jahren erhielt die Chevrolet Corvette die meisten Stimmen.

Bestes Familienauto: Audi 100

Bester Kleinwagen: VW Golf

Bester Luxuswagen: Mercedes 450 SEL

Bester Sportwagen: Porsche 911 S

Beste Coupés: Ford Capri II und VW Scirocco

Die versuchte Verschwörung

Wird Benzin im Sommer knapp? Und wieder teurer?

Dies Bild sehen Deutschlands Autofahrer immer häufiger: Tankstellen, die zugenagelt sind. Gestern noch schoß Normal- und Superbenzin aus der Pistole der ehemaligen BP-Tankstelle in Köln-Weiden, heute sind die Zapfsäulen abgebaut und die Fenster mit Brettern vernagelt.

In Deutschland geht das Tankstellen-Sterben um. 33 500 Stationen verkaufen derzeit Vergaserkraftstoff und Öl, 1969 waren es noch 47 000 gewesen. Das rasante Tankstellen-Schließen ist kein Zufall, sondern allerorten Konzernstrategie: Shell zum Beispiel will in den nächsten Jahren 25 Prozent seiner verpachteten Betriebe schließen, BP im kommenden Jahrzehnt 43 Prozent abbauen und nur noch 2800 Betriebe betreiben.

Und auch die Raffinerien, die Lieferanten der Tankstellen, drosseln ihre Produktion mit Macht. Ihre Kapazitäten sind nur zu zwei Drittel ausgenutzt. Deshalb wagt Johannes C. Welbergen, Vorstandsvorsitzender der Deutsche Shell AG, die Prognose: „Bei Benzin kann es zu Verknappungserscheinungen kommen."

Die industrieverbundene „Frankfurter Allgemeine" stieß nach: „Bis jetzt ist noch unklar, wie der Benzinbedarf gedeckt werden kann, wenn der Verbrauch mit dem Beginn der Hauptreisezeit im Juni steigt." Allerdings: „Zu Verknappungserscheinungen und damit zu Verteuerungen dürfte es... nicht vor dem Einsetzen der Hauptreisezeit kommen."

Damit war das Stichwort gefallen: Wird im Sommer 1975 — nachdem die Industrie ihre Produktion drastisch eingeschränkt hat und Tausende von Tankstellen geschlossen worden sind — das Benzin knapp? Und haben damit die Treibstoffkonzerne die Chance, den Benzinpreis wieder hochzureden? Schon im März dieses Jahres hatte sich Shell-Chef Johannes C. Welbergen vorsichtig gefreut: Bei Benzin könne „im Laufe des Sommers wahrscheinlich eine Preiserhöhung durchgeführt werden".

Deutschlands Autofahrer haben wieder einmal das Gefühl, einer Verschwörung der im Kampf um Markt und Macht keineswegs pingeligen Multis ausgeliefert zu sein. Da gehen die Ölriesen hin und verteuern den Preis so stark, daß der Konsum sinkt, dann drosseln sie die Produktion und reduzieren die Zahl der Tankstellen — über Nacht kann Benzin knapp sein. Schon einige hundert Stationen mit leeren Tanks zur Sommerreisezeit können Panik unter den Reisenden erzeugen.

Bis zum Sommer 1973 hatte — von verschiedenen kleineren Händeln abgesehen — zwischen Autofahrern und Benzinmachern Grußfreundschaft geherrscht. Die Bundesrepublik war das europäische Benzin-Billigland, denn starke Importe drückten die Verkaufspreise der sich heftig befehdenden Treibstoffkonzerne. Vom Endpreis — durchschnittlich etwa 59 Pfennig je Liter — bekamen die Förderländer in Form sogenannter Royalties vier Pfennig ab.

Shell-Chef Welbergen: Gelingt sein monatelanger Versuch, den Preis hochzureden? Geschlossene Tankstelle in Köln-Weiden. Schon Tausende Stationen haben dichtgemacht, aber Benzin wird dennoch in Deutschland nicht knapp werden.

Weder Finanz- noch Kartellämtern ist es bisher gelungen, alle verschlungenen Wege der internationalen Ölriesen nachzuzeichnen. Wenn nichts mehr zieht, bleibt den Konzernen immer noch der geheimnisvolle Hinweis auf Rotterdam, europäisches Lagerzentrum für Treibstoffimporte — „Rotterdam hat den Preis erhöht", heißt es dann in der Branche. „Wer ist denn Ihr Herr Rotterdam?", fuhr Wirtschaftsminister Friderichs ungeduldig Ölbosse an, als sie wieder einmal von Preiserhöhungen durch Rotterdam sprachen.

Dann aber entdeckten im Spätherbst 1973 die Scheichs das Öl als politische Waffe größten Kalibers. Sie enteigneten ausländische Fördergesellschaften und setzten den Preis für ihr Rohöl selber fest. Vorher hatte ein Barrel Öl (= 159 Liter) 2,75 Dollar gekostet, dann schoß er über Nacht auf 16 Dollar hoch, um sich bei elf Dollar einzupendeln. Ihre Royalties erhöhten die Potentaten aus dem Nahen Osten um 400 Prozent, auf 16 Pfennig je Liter Benzin. Der Benzinpreis kletterte in der Bundesrepublik auf durchschnittlich 82 Pfennig, an Au-

tobahn-Tankstellen reichte er oftmals bis an eine Mark heran.

Deutschlands Politiker und Autofahrer wehrten sich. Fahrverbote am Sonntag, Tempolimit und sparsameres Fahren drosselten den Benzinverbrauch, 1974 wurde drei Prozent weniger Treibstoff verfahren als im Jahr zuvor. Der (vor-) letzte Kraftakt der Petrolleros im Spätherbst 1974, den Preis um zwei Pfennig anzuheben, mißlang – der warme Winter 1974/75 wurde zum Verbündeten des deutschen Autofahrers.

Benzin, ob Normal oder Super, ist kein Produkt an sich. Bei der Destillation von Rohölen aus verschiedenen Ländern fallen auch verschiedene Mengen Benzine, Mitteldestillate und schweres Heizöl* an. Eine Tonne schwefelarmes Rohöl aus Algerien bringt beispielsweise nach deutschen Raffineriefahrplänen 25 Prozent schweres Heizöl, 46 Prozent Mitteldestillate und 26 Prozent Benzine. Erdöl der wichtigsten Lieferanten aus den Fördergebieten Iran und Saudi-Arabien ergibt bei der Destillation noch bedeutend weniger Benzin, nämlich nur 15 bzw. zwölf Prozent; der Anteil an schwerem Heizöl liegt in diesem Fall bei 48 bzw. 56 Prozent.

Fazit: Weil der letzte Winter bestenfalls ein kühler Sommer war, konnte die Heizölproduktion nicht gesteigert werden. Also blieb es bei der normalen Destillation mit ihren gleichen Mengen für Benzine, Mitteldestillate und schweres Heizöl. Trotz gedrosselter Arbeit floß – so ein Aral-Manager – „uns das Heizöl bald an den Ohren heraus".

Die internationalen Konzerne halten den deutschen Markt dennoch nicht für gesättigt, jedoch für äußerst kostspielig. Eine Studie der Esso will wissen: „Jeder deutsche Pkw verbraucht pro Jahr etwa 1400 Liter Benzin – etwas mehr als eine Tonne. Von 1973 bis 1985 wird die Zahl der Pkw in der Bundesrepublik um etwa drei Millionen wachsen, werden also drei Millionen Tonnen Benzin mehr verbraucht als heute – unter diesen Voraussetzungen muß die Ölindustrie je neu hinzukommendem Auto schätzungsweise 4000 Mark investieren. Für drei Millionen zusätzliche Pkw also zwölf Milliarden Mark allein für die Ölsuche, -förderung und -verarbeitung."

Die Nachfrage nach Vergaserkraftstoff werde – so die Industriestudie – bis 1985 sicher wachsen. Experten rechnen damit, daß der Anteil des Benzins an den wichtigsten Mineralölprodukten von 19 Prozent im Jahre 1970 auf 23 Prozent im Jahre 1985 steigen wird.

Wo das Benzin teurer wurde

Bis zum Herbst 1973 war der Anteil der Förderländer am Endpreis minimal. Er betrug durchschnittlich vier Pfennig. Dann entdeckten die Scheichs den Preis als politische Waffe gegen den Westen und boxten ihren Anteil auf 16 Pfennig hoch. Die Folgen: Die Autofahrer müssen mehr bezahlen.

Es bekamen	im Sommer 1973	März/April 1975
Förderland	4	16
Staat	41	52
Gesellschaft*)	14	16
Benzinpreis pro Liter	59 Pfg.	82 Pfg.

*) einschließlich sechs Pfennige für Pächter.

Von dieser optimistischen Zukunft hat die Treibstoffbranche heute jedoch nichts.

Im Sommer 1975 ist die Ausgangslage für die Benzinkonzerne schlecht – für den Autofahrer besser. Hatte Shell-Chef Welbergen im März noch gehofft, im Laufe des Sommers die Preise erhöhen zu können, „um die schlimme Verlustsituation zu mildern", so sah er sich Mitte Mai zunächst einmal wieder rutschenden Preisen gegenüber.

Mitte Mai zeichneten im Rhein-Ruhr-Gebiet die ersten Sb-Tankstellen ihre Preisschilder neu: Super 85,9 Pfennig, Normal fünf bis acht Pfennig darunter. Auch die Markengesellschaften mußten nachgeben – allein bei der Aral AG kostet ein Pfennig Preissenkung eine Erlösminderung von 60 Millionen Mark.

„Wie lange noch werden die Autofahrer in der Bundesrepublik Deutschland so günstig Benzin tanken können?", fragte „Die Welt" und hatte von der Mineralölindustrie auch schon die Antwort parat: „Nicht mehr lange."

Aber da ging es erst richtig los. Im Münchner Raum kam es zu einem regelrechten Preisrutsch. Auf Großmärkten wurde Super für 79,9 Pfennig angeboten, Sb-Stationen brachten Normal für 75,9 Pfennig in den Tank. Nur noch die Autobahn-Tankstellen gehören zum harten Preiskern, sie verlangen immer noch mindestens 92 Pfennig. Selbst die Aral AG, die Pfingsten ihren Preis um zwei Pfennig erhöhte und gleiche Korrekturen aller anderen Gesellschaften nach sich zog, glaubt nicht, den neuen Preis halten zu können.

Schuld an der Autofahrer-Freude „Preisrutsch" seien die Importeure, klagte Shell-Boß Welbergen. Und: „Es kann nicht so bleiben, daß hier jeder seine Überschußmengen an Mineralöl und Mineralprodukten abladen kann."

Das ist die Situation, die Deutschlands Autofahrer im Sommer – so meinen Fachleute – zu erwarten haben: Trotz gedrosselter Produktion und geschlossener Tankstellen kommt es – dank der Importe – nicht zu den gefürchteten Verknappungserscheinungen. Und auch der Markt läßt Preiserhöhungen, jedenfalls auf die Dauer, nicht zu. Für die Treibstoffriesen steht kein guter Sommer bevor.

Und so setzen sie alle Hoffnung auf den Anfang des nächsten Jahres. Wenn das Benzin-Blei-Gesetz – auto motor und sport berichtete mehrmals darüber – in Kraft tritt, für das die Treibstoffirmen insgesamt eine Milliarde Mark investiert haben, sollen die Preise bis zu drei Pfennig steigen. Aber schon jetzt gibt es Stimmen von Insidern, die das für einen Weihnachtswunsch halten. *F. S.*

* Benzine = Motorenbenzine, Rohbenzin für Petrochemie; Mitteldestillate = Dieselkraftstoff, leichtes Heizöl.

Ford vor

Marktbericht April 1975.

Für Ford ist die Welt wieder in Ordnung: 16 Monate nach dem Tiefpunkt im Dezember 1973 – damals wurden in Deutschland nur 5638 Neuwagen verkauft – erzielten die Kölner mit 37 487 Neuzulassungen im April 1975 nicht nur ihr bestes Monatsresultat seit Juni 1972 – sie fanden auch wieder Anschluß an die großen Zwei VW und Opel.

Der Aufschwung bei Ford resultierte aus der anhaltend guten Nachfrage nach den Modellen Escort und Taunus.

Der modifizierte Escort wurde im April dieses Jahres annähernd viermal so oft verkauft als im gleichen Monat des Vorjahres,und die Taunus-Modelle fanden im gleichen Zeitraum 63 Prozent mehr Abnehmer.

In der Bestsellerliste machten beide Modelle Boden gut und schoben sich hinter VW Golf und den beiden Opel-Modellen Kadett und Rekord auf die Plätze vier und fünf. Der VW Passat, im März noch das Modell mit dem zweitbesten Verkaufsergebnis, rutschte auf Rang sechs ab und wurde fast noch vom Opel Ascona, den Mercedes Diesel-Modellen und der weiterhin gutgehenden BMW 02-Reihe übertroffen.

Da sich bei den Münchnern auch die 520-Reihe mit den Vierzylinder-Motoren (518/520: plus 95,6 Prozent gegenüber April 1974) und die Dreiliter-Modelle überdurchschnittlich starker Nachfrage erfreuten, konnte BMW – wie bereits im März 1975 – mehr Neuwagen als die erfolgreichsten Ausländer Renault und Fiat verkaufen.

Hersteller	April 1975	April 1974	Veränd. in %*
Alfa Romeo	**4 019**	**1 794**	**+124,0**
Audi NSU	**17 723**	**15 591**	**+ 13,7**
Audi 50	5 539	–	–
Audi 80	6 596	10 736	– 38,6
Audi 100	5 423	4 706	+ 15,3
Sonstige	38	21	–
NSU	127	129	– 1,6
Autobianchi	**430**	**608**	**– 29,3**
BMW	**15 259**	**9 637**	**+ 58,3**
1502	3 221	–	–
1602	1 575	1 782	– 11,6
1802	1 826	1 751	+ 4,3
2002	1 585	1 465	+ 8,2
518/520	3 821	1 953	+ 95,6
525/528	1 829	1 514	+ 20,8
2500	514	394	+ 30,5
2800	13	60	– 78,3
3.0/3.3 L	798	461	+ 73,1
Sonstige	77	257	–
Chrysler/Simca	**6 509**	**5327**	**+ 2,9**
Citroen	**5 908**	**4 262**	**+ 38,6**
2 CV	1 515	2 284	– 33,7
Dyane	221	157	+ 40,8
Ami	38	91	– 58,2
GS	2 836	1 250	+126,9
ID/DS 19–23	261	435	–
CX	806	–	–
Sonstige	231	45	–
DAF	**1 158**	**1 320**	**– 12,3**
Datsun	**1 681**	**1 218**	**+ 38,0**
Fiat	**9 950**	**10 994**	**– 9,5**
Fiat/Italien	9 526	10 324	– 7,7
SEAT/Spanien	272	659	– 58,7
Zastava/Jugosl.	152	11	–
Fiat 500	99	271	–
126	1 338	1 891	– 29,2
127	2 167	2 520	– 14,0
128	2 035	3 573	– 43,0
131	2 348	–	–
132	1 471	1 175	+ 25,2
Sonstige	492	1 584	–
Polski-Fiat	**55**	**102**	**– 46,1**
Ford	**37 487**	**19 635**	**+ 90,9**
Escort	13 269	2 839	+367,4
Taunus	2 589	4 048	– 36,0
Capri	12 930	7 931	+ 63,0
Consul	1 552	3 481	–
Granada	6 407	547	–
Sonstige	740	489	–
Honda	**145**	**221**	**– 34,4**
Lada	**802**	**–**	**–**
Leyland/Innocenti	**1 309**	**1 235**	**+ 6,0**
Mazda	**359**	**–**	**–**
Mercedes-Benz	**21 938**	**16 007**	**+ 37,1**
200, 230/4	6 485	3 747	+ 73,1
200 D, 220 D,240 D	9 022	6 475	+ 39,3
230/6, 250, 280, 280 E	2 538	2 355	+ 7,8
280 S, SE, 350 SE, 450 SE	2 910	2 916	+ 0,2
280 SL, 350 SL, 450 SL	397	202	+ 96,5
Sonstige	586	312	–
Opel	**42 933**	**35 409**	**+ 21,2**
Kadett	15 256	14 886	+ 2,5
Rekord	13 585	10 965	+ 23,9
Manta	1 823	1 445	+ 26,2
Ascona	10 349	7.176	+ 44,2
Commodore	1 337	665	+101,1
Diplomat, Admiral	353	181	+ 95,0
Sonstige	230	91	–
Peugeot	**6 265**	**5 144**	**+ 21,8**
Porsche	**270**	**231**	**+ 16,9**
Renault	**14 547**	**13 127**	**+ 10,8**
R 4	4 563	4 969	– 8,2
R 5	3 167	2 582	+ 22,7
R 6	1 572	1 511	+ 4,0
R 12	1 646	1 617	+ 1,8
R 15	402	342	+ 17,5
R 16	2 705	1 633	+ 65,6
R 17	215	246	– 12,6
Sonstige	277	227	–
Skoda	**710**	**320**	**+121,9**
Toyota	**1 139**	**821**	**+ 38,7**
1000	250	–	–
Corolla	71	335	– 78,8
Carina/Celica	307	294	+ 4,4
Sonstige	511	192	–
Volkswagen	**45 657**	**45 239**	**+ 0,9**
Käfer	5 779	20 704	– 72,1
Polo	3 621	–	–
Golf	19 896	–	–
Passat	10 972	19 131	– 42,6
K 70	312	1 255	–
Scirocco	2 961	57	–
VW-Porsche	83	195	– 57,4
Sonstige	2 033	3 897	–
Volvo	**1 459**	**973**	**+ 49,9**
242/244	1 004	802	+ 25,2
245	178	75	+137,3
264	177	70	+152,9
Sonstige	100	26	–
Sonst. Deutsche	**27**	**204**	**–**
Sonst. Ausl.	**728**	**964**	**–**
Gesamt:	**238 467**	**191 383**	**+ 24,6**

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt.

LANCIA BETA COUPÉ

Alles begeistert an diesem Gran Tourismo,
der an beste italienische (LANCIA-)Traditionen anknüpft:
in seiner unnachahmlichen Linienführung, der traumhaft kompletten Ausstattung,
dem Flair eines Luxuswagens,
in seinen auch verwöhnte Fahrer überzeugenden Fahrleistungen.
Und zu aller Begeisterung noch eine Überraschung:
der ungewöhnlich hohe Gegenwert,
den man hier Mark für Mark geboten bekommt.
Das Lancia Coupé kostet: **DM 17.500,–**

(unverb. Preisempfehlung)

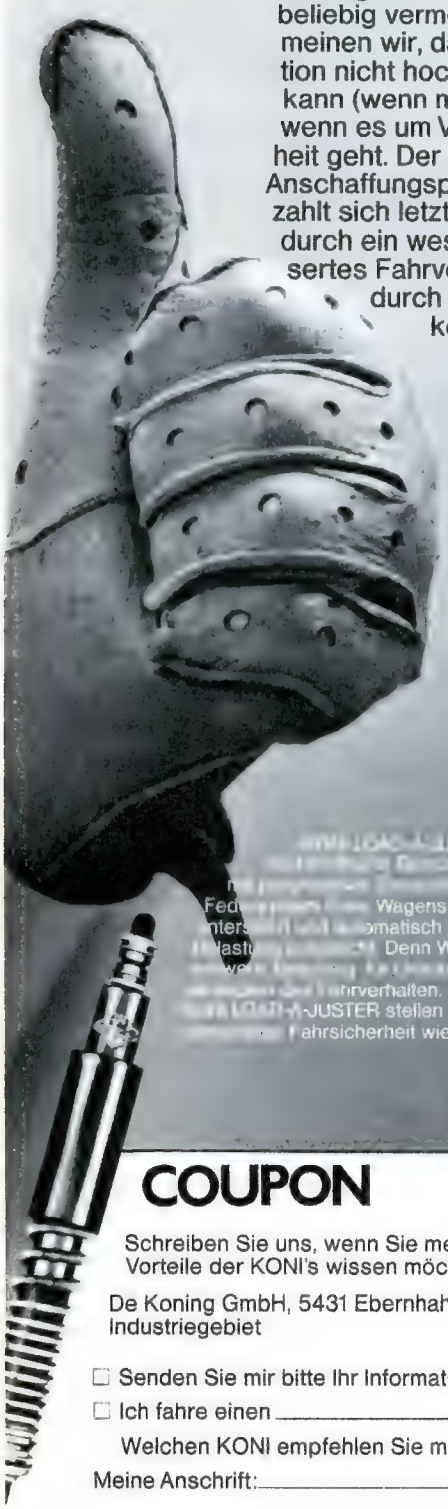
LANCIA Das wertvolle Automobil

Rallye-Markenweltmeister 1972 + 1974
Sieger der Rallye Monte Carlo 1972 + 1975

Ausführliche Informationen durch die Deutsche Lancia Vertrieb GmbH · 7100 Heilbronn · Salzstraße 140

KONI's Preis für Sicherheit.

KONI weiß, daß niemals alle Autofahrer KONI's Perfektion kennen lernen werden. Spitzenleistungen sind nun mal nicht beliebig vermehrbar. Dennoch meinen wir, daß man Perfektion nicht hoch genug treiben kann (wenn man es kann), wenn es um Verkehrssicherheit geht. Der etwas höhere Anschaffungspreis für KONI's zahlt sich letztlich doppelt aus: durch ein wesentlich verbessertes Fahrverhalten und durch eine Langlebigkeit, die den Preis für Sicherheit klein werden läßt – obwohl man Sicherheit groß schreiben sollte.



Wagens an der Hinterachse
matisch jede zulässige
Denn Wohnanhänger oder
ahrverhalten.
JUSTER stellen die
ahrsicherheit wieder her.

KONI

COUPON

Schreiben Sie uns, wenn Sie mehr über die Vorteile der KONI's wissen möchten.

De Koning GmbH, 5431 Ebernhahn/Uww., Industriegebiet

☐ Senden Sie mir bitte Ihr Informationsmaterial

☐ Ich fahre einen _____ Baujahr _____

Welchen KONI empfehlen Sie mir?

Meine Anschrift: _____

Die Entdeckung Amerikas

VW-Chef Toni Schmücker prüft amerikanische Fabrik-Angebote.

Die Höhe der Defizite bestimmt die Reihenfolge der Handlungen von VW-Chef Schmücker. 500 Millionen Mark Verlust im Jahr 1974 machten Kapazitätsverringerung und Modellentscheidungen in Wolfsburg vorrangig. Mit 300 Millionen Mark Verlust ist die Tochter VW of America der zweite wunde Fuß des Konzerns. von harten Dementis ab. AMC ist nicht nur interessiert, überschüssige Kapazität loszuwerden, sondern könnte dem VW-Konzern sogar noch ein Gegengeschäft anbieten: AMC zeigt Interesse, für den 1,5 Tonnen-Kleinwagen Pacer Zweiliter-Vierzylinder-Motoren mit obenliegender Nockenwelle bei Audi bauen zu lassen.

VW-Chef Schmücker

AMC-Präsident Luneburg

Chrysler-Boß Riccardo

Ford-Eigner Ford

Geschäfte mit Kapazitäten.

Dorthin reiste Toni Schmücker mit Finanzchef Friedrich Thomée zu Pfingsten.

Reisebegleiter Thomée, der Rudolf Leiding die gewünschte Finanzierung eines Fabrikbaus in Amerika abgeschlagen hatte, ist Indiz dafür, daß Schmücker Angebote amerikanischer Autohersteller prüfen wird, die gern überzählige Fabriken loswerden möchten.

Ganz Detroit nämlich leidet unter nicht genutzter Produktionskapazität. Chrysler, lange VW-Vorzugspartner für derartige Gespräche, möchte sich von einem Werk an der Jefferson Avenue in Detroit trennen und sucht Abnehmer für ein noch unfertiges Werk in Stanton/Pennsylvania, dessen Bau 1969 begonnen wurde.

„Wir haben mit VW gesprochen", rückte auch ein Sprecher von American Motors Die amerikanische Regierungsvorschrift, den Benzinverbrauch drastisch zu senken, legt solche Kooperation nahe.

Sogar Ford kommt als VW-Partner in Frage. Ford wollte ein Werk in Norfolk/Virginia veräußern und hat es bereits Volvo angeboten. Doch die Schweden lehnten dies Angebot wie viele andere dankend ab. Sie ziehen in Chesapeak/Virginia ihre eigenen Hallen hoch – und müssen in Kauf nehmen, daß die veranschlagten Baukosten von 100 auf inzwischen bereits über 150 Millionen Dollar hochgeschnellt sind.

VW hat im Gegensatz zu Volvo weder Zeit zu verlieren noch Geld zu riskieren. Dafür hat das Unternehmen aber angesichts des reichhaltigen Angebots Gelegenheit, für billiges Geld zu einer fertigen Montagefabrik zu kommen. *u. m.*

„Im Studenten-Budget zählen Benzinkosten"

François Herbaux ist Student. „Ich wußte, daß mein Wagen ziemlich durstig war", erzählte er, „aber ich wußte nicht, warum. Wie man dann beim Champion Energie-Spar-Test feststellte, verbrauchte mein Wagen zuviel, weil das Gemisch zu fett eingestellt war. Klingt nicht so bedeutend, aber im Budget eines Studenten zählt das schon. Außerdem erfuhr ich, daß ich zur Luftverschmutzung beitrage. Ich bin Medizin-Student. Ich weiß, das muß man ernst nehmen."

Das Ergebnis von 1000 getesteten Wagen:	
Zündung falsch eingestellt	44,5%
CO-Emission über 4,5%	51,6%
Zündkerzen nicht in Ordnung	19,5%
Vergasereinstellung zu fett	43,6%

Herr Herbaux ist einer der vielen, die zum Champion Energie-Spar-Test gekommen sind. Der Test wurde als einmalige Service-Aktion in neun europäischen Ländern durchgeführt. Er zeigt, daß überhöhter Benzinverbrauch und schädliche Abgase fast immer an falscher Motoreinstellung liegen.

Champion empfiehlt deshalb: Lassen Sie Zündung und Vergaser regelmäßig einstellen. Und achten Sie auf intakte Zündkerzen. Verlangen Sie beim Wechsel Champion-Mehrbereichskerzen. Für höchste Leistung und Wirtschaftlichkeit.

CHAMPION

Einer von vielen, die mit Champion gut fahren. Und Sie?

Alfa Romeo Vertriebs GmbH, 6230 Frankfurt/M.-Griesheim, Lärchenstr. 110, Tel. (0611) 390 31, Filialen: Bremen-Hemelingen, Tel. (0421) 45 02 76, München, im Euro-Industriepark, Tel. (089) 31 62 63

DER ALFASUD MACHT SICH WENIG AUS BENZIN.

Als die Männer von Auto, Motor und Sport den Alfasud mit anderen Autos verglichen, lag er ziemlich weit hinten. Im Benzinverbrauch. (Vergleiche Heft 26/74, S. 37)

Bei den Kollegen von der Auto-Zeitung schluckte er im Test 9,9 Liter auf Hundert. Und fährt man ihn artig nach DIN-Norm, dann tut er's schon für ganze 8,4 Liter.

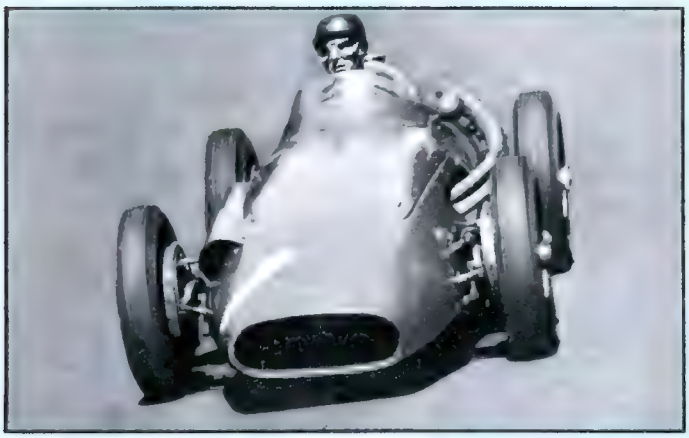
Sparen läßt sich beim Alfasud jedoch nicht nur Benzin, sondern auch mancher Besuch in der Werkstatt. Er hat nämlich so wartungsfreundliche Eigenschaften, daß es gut reicht, wenn Sie alle 10.000 km mal auf eine Inspektion bei uns reinschauen.

Was gibt es noch gutes zu sagen? Nun, der Alfasud hat 63 PS, 1200 ccm, fährt über 150 Spitze und hat einen außergewöhnlich großen Innenraum. **MIT EINEM WORT: DER ALFASUD IST DAS RICHTIGE AUTO FÜR JEDEN, DER HERZ, VERSTAND UND RUND 8.700 MARK HAT.**

Schlußstrich

Das Ende der Nobelmarke Maserati.

Der Name Maserati, in Glanztagen der wechselvollen Firmengeschichte so klangvoll wie der von Ferrari, ist automobile Vergangenheit. Maserati starb an seinem Retter Citroen: Die Franzosen, die 1968 die Regie bei der italienischen Nobelmarke übernommen hatten, setzten jetzt den Schlußstrich und stellten die Produktion der Oberklasse-Sportcoupés mit den exotischen Namen Merak, Bora, Indy oder Khamsin, die Arbeit an dem erst im Herbst 1974 vorgestellten Luxusliner Quattroporte II sowie die Fertigung des Citroen SM mit Dreiliter-Maserati-Sechszylinder ein.



1957 Weltmeister auf Maserati: Fangio am Nürburgring.

1975 Opfer der Maserati-Liquidation: Citroen SM.

Fünf Brüder Maserati aus Bologna – daher das Dreizack-Firmenzeichen aus dem Wappen der Stadt – sorgten dafür, daß sportliche Erfolge mehr Marksteine in der Firmengeschichte setzten als wirtschaftliche Siege. 1947 gewann J. M. Fangio/Argentinien die WM in der Formel 1 für Maserati. Einem zweiten Titelgewinn, erneut durch Fangio, folgte 1957 das abrupte Ende der Sport-Ära des Hauses.

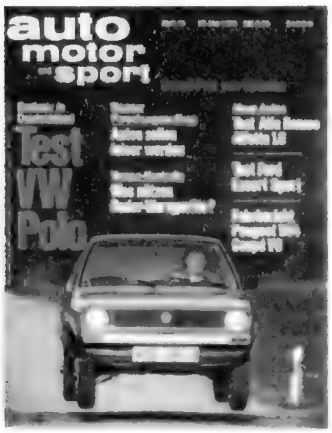
Das wirtschaftliche Ende zeichnete sich an sinkenden Stückzahlen ab. 1973 verkaufte Maserati noch 738 Sportcoupés, 1974 wurden nur mehr 571 gebaut – und die nicht einmal verkauft. Und vom Citroen SM verließen in diesem Jahr bis zum 1. Mai ganze 49 Stück die Werkshallen.

Selbst die abgeklärte „Frankfurter Allgemeine Zeitung" zeigt Schockwirkung: „Maserati wird liquidiert. Eine Nachricht, die viele Autofans einen Herzschlag lang erstarren läßt." *P. S.*

Test VW Polo

Heft 10, Seite 28.

Titelbild und Bilder im Text: Kopfstütze? Gurt?



Titelbild Heft 10

Wo bleibt das gute Beispiel?

K. Friedrichs, Frankfurt

Nachdem ich Ihren Test über den Polo gelesen habe, kam mir ein leiser Verdacht auf. Nach Ihrem Bericht zu urteilen wäre es möglich, daß das VW-Werk den Bau seiner Kleinbusse einstellt und anstelle der Busse den VW Polo verwendet, denn in Ihrem Testbericht wird behauptet: „Vier Leute können bequem und mit ausgezeichneter Sitztiefe hinten untergebracht werden."

Werner Bauer, Achern-Mösbach

Test Alfa Romeo Giulia Nuova 1600

Heft 8 und Briefe.

Herr Klein in Oberstdorf glaubt, daß die Giulia Super 1,6 das häßlichste Auto Europas sei. Aber bei Geschmack ist jede Polemik sinnlos. Herr Klein ist bestimmt noch keine 100 Kilometer mit der Giulia gefahren, sonst würde er wissen, warum Kenner sie anderen Fabrikaten vorziehen.

Ottomar Rabe, Berlin

Herr Klein aus Oberstdorf soll erst mal einen Alfa Romeo fahren und kann erst dann urteilen. Was er geschrieben hat, hätte auto motor und sport standesgemäß gar nicht drucken dürfen.

Norbert Schobert, Nürnberg

Herr Klein wurde wohl schon öfter von dieser häßlichen

Neues Gesicht: Giulia Nuova

Uralt-Klamotte überholt und sah sie dann nur noch von hinten.

W. Trittin, Bielefeld

20 nach Trintignant

GP von Monaco: Erster Ferrari-Sieg seit 1955.

Eine Kostprobe aus den Redekünsten Günther Isenbügels bei der Reportage vom Großen Preis von Monaco: „Und die Zuschauer, sie kleben in den Häuserwänden, liegen auf den Dächern, dicht an dicht und auf den Bäumen, überall dort, wo es sicher ist."

Harald Lennert, Schönau

Zuschauer überall: GP von Monaco

Kampf der Kleinen

Vergleichstest: Audi 50 LS gegen Autobianchi A 112 E, Fiat 127 S, Peugeot 104 C und Renault 5 TL. Heft 8, 9 und Briefe.

Wäre Ihr Test-Team objektiver gewesen, hätte zwar der Audi 50 gewonnen, aber nicht mit so großem Punkte-Vorsprung. Fazit: Wenn Ihre Tester bei Vergleichstest-Berichten vergessen würden, daß sie Deutsche sind und den Fahrzeugen die richtige Aufmerksamkeit schenken

auto motor sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Uwe Brodbeck
(Verkehr)

Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)

Karl Mauer
(Ltg. Sport)

Michael Mehlin
(verantwortlich für Testwagen)

Hannes Scholten
(Reporter)

Werner Schruf
(Technik, Zubehör)

Eberhard Streib
(Testabteilung)

Ute Teichmann
(Testabteilung)

Klaus Wießmann
(Magazin)

Grafik:
Martin Ebergenyi,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weltmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera

Ständige Mitarbeiter:
Clauspeter Becker
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten:
Gordon Wilkins, London;
Jean Bernardet, Paris;
Bernard Cahier,
Evian-les-Bains;
Giovanni Conte Lurani,
Mailand; Gianni Rogliatti,
Turin; Karl Ludvigsen,
New York; Marc Madow,
Los Angeles.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42 –1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw. Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. — Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 14,40 (einschl. 5,5 % MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto:
Stuttgart 161 37.
Bankkonto:
Dresdner Bank AG
Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 28. — Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibus-katalog", „mot auto-journal", „auto-Katalog", „sport auto". Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Das Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

ivw

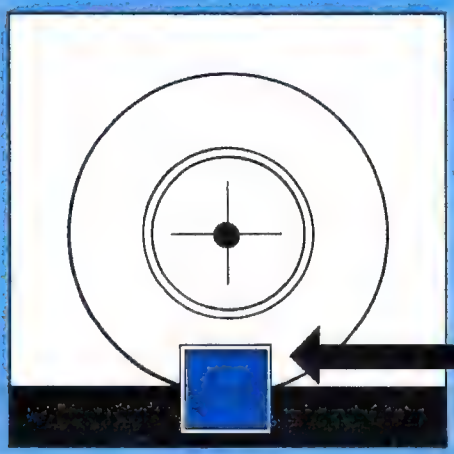
Beilagenhinweis: Jeweils einer Teilauflage liegen Prospekte der Firmen Reinhardt, Stuttgart, HFL, Hamburg, und Ophir Electronics bei.

Machen Sie die Hysteresis-Probe! Bei Ihrem Reifenhändler

Metzeler Perfect haftet besser

Verbesserung des Reibungskoeffizienten durch höhere Hysteresis

Der Gleitwiderstand auf nassen und schlüpfngen Straßen kann erhöht werden, wenn man Gummiqualitäten verwendet, die eine hohe Hysteresis, also Rückpralldämpfung, haben. Wenn die Profilblöcke eines Reifens, wie beim **Perfect** diese erwünschte hohe Hysteresis besitzen, prallen sie beim Abrollen nicht von der Straßenoberfläche zurück, sondern werden stark gedämpft. Die Nach- und Eigenschwingungen werden so entscheidend reduziert.



Die Wirkung ist vergleichbar mit einer Vielzahl kleinster Stoßdämpfer in den Profilblöcken. Der Kontakt zwischen Reifen und Straße wird dadurch entscheidend verbessert und verlängert.

Für den Stahlgürtelreifen **Perfect** entwickelte Metzeler eine Gummimischung mit wesentlich höherer Hysteresis (Rückpralldämpfung). Beim Abrollen des Reifens prallen die Profilblocke nicht von der Straßenoberflache zurück, sondern werden gedämpft. Sie bleiben länger im Kontakt mit der Fahrbahn und passen sich den feinen Straßenrauhigkeiten besser an.

METZELER
Wegbereiter der Reifentechnik

... durch höhere Hysteresis

Haftet besser

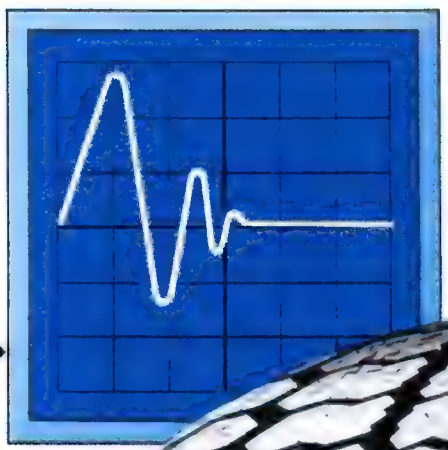
Der **Perfect** zeigt seine hervorragenden Eigenschaften gerade in gefährlichen, nassen Kurven. Neutrale Messungen ergaben bis zu 6% höhere Sicherheitswerte. Er haftet besser und bricht auch bei schnellen Ausweichmanövern nicht so leicht aus.

Bremst kürzer

Der **Perfect** hat bis zu 10% kürzere Bremswege. Die Auswirkung der »Schrecksekunde« wird auf nasser und schlüpfriger Fahrbahn praktisch kompensiert. Die Gefahr von Auffahrunfällen verringert.

Unproblematisches Kurvenverhalten

Der **Perfect** behält auch bei hoher Kurvengeschwindigkeit seine neutrale Steuerungstendenz unverändert bei und ist auch im Grenzbereich gut kontrollierbar.



Leserbriefe

würden, wären Ihre Testreihen ohne Zweifel besser.

Jürgen Wiedbrauck, Siegburg

Meines Erachtens ist der Audi 50 formmäßig ein Abklatsch des Fiat 127, der schon seit 1970 gebaut wird und der bestimmt nicht „langweilig" aussieht.
Die Fiat-Heizung steht der Audi-Heizung in der Ansprechzeit beim Kaltstart bestimmt nichts nach. Die Temperatur läßt sich in Verbindung mit dem Frischlufthebel ausgezeichnet regeln. Zum Innenraum ist zu sagen, daß die Kopffreiheit zumindest im Audi 50 sehr stark beeinträchtigt ist.

Norbert Broda, Münster

Neuer Grill: Fiat 127 S

Verdientermaßen hat der 127 Special im Vergleichstest hinter dem Newcomer aus Ingolstadt hervorragend abgeschnitten. Wir sind der Ansicht, die Qualitäten des Autos kamen richtig zur Geltung – wobei wir auch die hier und da angebrachten kritischen Anmerkungen nicht in die falsche Kehle bekommen haben.
Ein winziger Wermutstropfen fiel jedoch in den Freudenbecher. In der Schlußwertung haben Sie dem 127 Special ein Bauteil abgesprochen, das sogar beim Normal-127 zur Serienausstattung zählt: den Bremskraftregler.

Jänicke, Fiat-Presseabteilung, Heilbronn

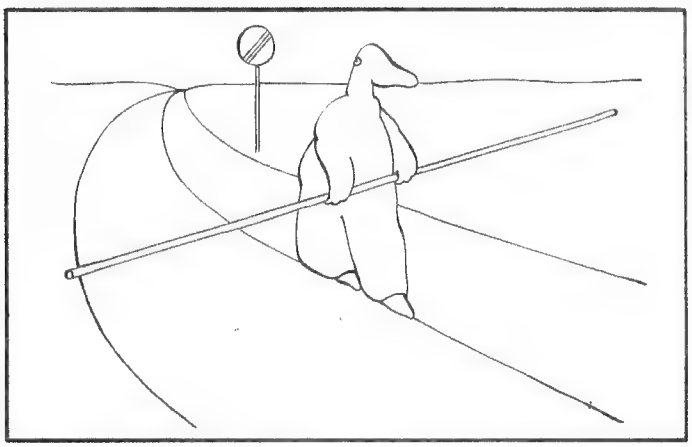
Super-Mix

Aufgrund Ihrer hervorragenden Tests und dem hohen Stand der Automobil-Technik ist es endlich möglich, die ideale, kontinentale Komfort-Karosse zu realisieren. Man nehme:

- von BMW einen Sechszylinder-Motor, umfunktioniert zum Fronttriebler wegen der vorderen Beinfreiheit, das Armaturenbrett, einen 80 Liter-Tank;
- von Citroen die Karosserieform, Raumangebot, Sitzkomfort, Federung, Radstand;
- von Volvo Sicherheitsbauart und Qualität der Karosserie, Kofferraum und die Ausstattung des 264 GL.

Man sollte wirklich jemanden finden, der vornehm genug ist, dieses Auto in Lohnarbeit zu bauen.

Hans Schmitt, Hattingen



Zeichnung: Fischer

Alptraumstraße

Von Alaska nach Feuerland: 30 514 Kilometer in 94 Tagen (2. Teil). Heft 7, Seite 92.

Wenn Herr Busch die Panamericana durch Mittelamerika als Alptraumstraße bezeichnet, hatte er offensichtlich keine angenehme Reise. Das ist zu bedauern. Warum er allerdings jeden mexikanischen und mittelamerikanischen Grenzbeamten als korrupten Idioten darstellt, ist schon schwerer zu verstehen.

Ich habe diese Route vor zwei Jahren gemacht und habe niemals auch nur einen Dollar Schmiergeld bezahlt. Irgendwelche Nachteile mußte ich deshalb nicht in Kauf nehmen.

Die Straßen sind sicherlich nicht so sicher wie bei uns. Allerdings ist die Behauptung, daß man in Colon/Panama tagsüber nicht ohne Polizeischutz ausgehen könne, eine schlichte Übertreibung. Mit etwas angemessener Vorsicht kann man sich in allen Städten tagsüber frei bewegen.

Dr. Rainer Nitsch, Heidelberg

Es ist mir unbegreiflich, wie man solch eine fantastische Reise, die auch noch zu Testzwecken benutzt wurde, mit der lapidaren Bewertung „nicht zu empfehlen" abtun kann.

Herrn Busch kann man nur empfehlen, das Buch „Alaska bis Feuerland" von Klaus Dunkelberg und außerdem den Farbfilm „Traumstraße der Welt" von Domnik anzusehen, um ihm vor Augen zu halten, was er auf seiner „Dienstreise" versäumt hat.

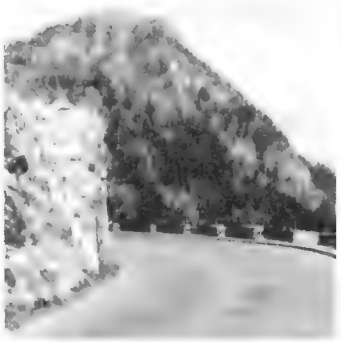
Peter Michael Krauss Allendorf

Ich habe hochgebildete Kolumbianer kennengelernt – und peinlicherweise „klauen" die nicht einmal, noch sind sonstige Anzeichen verbrecherischer Tendenzen an ihnen zu erkennen. Bitte, hätten Sie vielleicht noch ein anderes Klischee anzubieten?

Dorothea Wolfer, Reutlingen

Bosch zum Thema Urlaubs-Sicherheit:

Sicher warnen mit der neuen Bosch Fanfare.

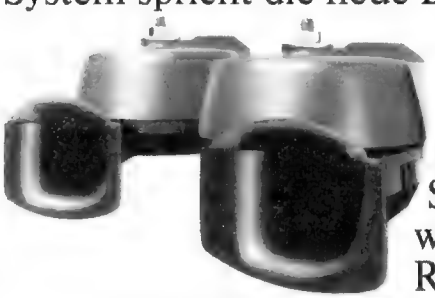


Hier sicher warnen: vor unübersichtlichen Bergkurven.

Hier sicher warnen: bei plötzlicher Gefahr im Stadtverkehr.

Lassen Sie sich, vor Ihrer Urlaubsfahrt, die neue Bosch Fanfare einbauen. Als zusätzliches, extra-kräftiges Zweiklang-Signal. Anders als Ihr Standard-Horn strahlt die Bosch Fanfare einen breiten Schallfächer aus. So können Sie besonders auf unübersichtlichen Strecken und im Stadtverkehr sicher warnen. Und besonders prompt:

Durch das elektromagnetische System spricht die neue Bosch Fanfare



in zwei Hundertstel Sekunden an. So gewinnen Sie lebenswichtige Reaktionszeit.

Bosch Fanfaren sind typgeprüft nach EG-Richtlinien.

HO 175 BMZ

BOSCH

Die Rivalen

Doppeltest Ford Escort 1300 GL gegen Opel Kadett 1200 S.

Von Götz Leyrer

Opel Kadett oder Ford Escort – das ist die Frage, vor der viele Autokäufer stehen. Im März beispielsweise waren es rund 22 000, von denen sich 8000 für den neuen Escort entschieden, während 14 000 dem schon seit fast zwei Jahren auf dem Markt befindlichen Kadett den Vorzug gaben.

Welcher der beiden Konkurrenten als der bessere Kauf gelten kann, untersuchte auto motor und sport anhand von zwei Versionen, die nahezu gleich teuer sind: 10 360 Mark kostet ein viertüriger Escort GL mit 1,3 Liter Hubraum und 54 PS, wie er im Doppeltest gegen einen ebenfalls viertürigen Kadett 1200 S antrat, der mit 10 342 Mark in den Preislisten steht und ein 60 PS starkes 1,2 Liter-Triebwerk besitzt.

Karosserie

Ob ein Auto gefällt, ist hauptsächlich eine Frage des persönlichen Geschmacks.

△ **Ford Escort 1300 GL**

Ganz offensichtlich gefällt der Kadett besser. Die Tatsache, daß er mehr Käufer findet als der Escort, deutet an, daß es den Opel-Stylisten gelungen ist, den Publikumsgeschmack sehr sicher zu treffen.

Tatsächlich wirkt der Kadett, obwohl er das ältere Auto ist, gefälliger und harmonischer als der unscheinbare Escort, der zudem wegen der großen seitlichen Karosserieüberhänge und des hoch angesetzten Kofferraumdeckels schmal und hochbeinig aussieht.

Ein Blick auf die Abmessungen zeigt freilich, wie subjektiv dieser Eindruck ist, denn der Escort ist nicht nur geringfügig kürzer als der Kadett, sondern auch etwas breiter.

Im Innenraum verhält es sich dagegen genau umgekehrt: Im Kadett stehen vorn fünfeinhalb und hinten drei Zentimeter mehr Ellenbogenfreiheit zur Verfügung, während der Escort mehr Innenraumlänge bietet. Das kommt vor-

▽ Opel Kadett 1200 S

nehmlich den Rücksitz-Passagieren zugute, die sich auch dann noch an knapp ausreichendem Knieraum erfreuen können, wenn die Vornsitzenden ihre Sessel weit zurückschieben. Im Kadett wird es in diesem Falle eindeutig zu eng.

Besser sieht es aus, wenn es um das Transportieren von Gepäck geht. Der Kofferraum des Escort faßt nach auto motor und sport-Norm 300 Liter, derjenige des Kadett bringt es sogar auf 332 Liter, und damit ist für Reisen zu viert gut vorgesorgt — zumal auch die erlaubte Zuladung ausreicht: Beim Kadett dürfen es 360 kg sein, beim Escort sogar stattliche 430 kg.

Keine nennenswerten Unterschiede gibt es in der Übersichtlichkeit. Nach vorn und nach den Seiten läßt sie in beiden Fällen keine Wünsche offen, doch können wegen der abfallenden Heckpartien die hinteren Wagenbegrenzungen vom Fahrersitz aus nicht in Augenschein genommen werden, was sich speziell beim Einparken als hinderlich erweist.

In der Verarbeitung machten beide Konkurrenten einen guten Eindruck, wobei an den Opel noch ein kleiner Pluspunkt vergeben werden muß: Er wirkt insgesamt noch routinierter gefertigt als der Ford.

Ausstattung

Die Zeiten ausgeklügelter Aufpreispolitik sind bei Opel und Ford wenigstens teilweise vorbei. Die Kölner waren die ersten, die die Serienausstattung durch wichtige Accessoires wie Stahlgürtelreifen, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker und heizbare Heckscheibe anreicherten — Opel zog notgedrungen wenig später nach.

Grundsätzlich gibt es hier also nichts zu bemängeln, doch muß dem Escort immerhin attestiert werden, daß er dennoch über die insgesamt reichhaltigere Ausstattung verfügt. Er besitzt schon von Haus aus eine elektrische Zeituhr, Kopfstützen an den Vordersitzen, Halogenhauptscheinwerfer sowie eine elektrische Scheibenwaschanlage.

All diese Dinge kosten beim Kadett nach wie vor Aufpreis: Wer all jene

Ausstattung	Ford Escort 1300 GL	Opel Kadett 1200 S
Grundpreis DM	10 360,—	10 342,—
4 Türen	●	●
Stahlgürtelreifen	●	●
Scheibenbremsen vorn	●	●
Bremskraftverstärker	●	●
Bremskraftregler	○	○
Drehstromlichtmaschine	●	●
Stahlschiebedach	○	420,—
Verbundglas-Frontscheibe	156,—	114,50
Liegesitze	○	○
Abblendbarer Innenspiegel	●	●
Gebläsestufen	2	2
Zeituhr	●	52,15
Tageskilometerzähler	○	○
Drehzahlmesser	○	○
Zigarettenanzünder	●	●
Automatik-Sicherheitsgurte	91,—	72,—
Kopfstützen	●	82,25
Wischergeschwindigkeiten	2	2
Elektrischer Scheibenwascher	●	60,20
Scheinwerfer-Waschanlage	○	236,50[1])
Halogen-Hauptlicht	●	90,85
Heizbare Heckscheibe	●	●
Rückfahrscheinwerfer	●	●
Tankschloß	○	14,—

● = serienmäßig ○ = nicht lieferbar [1]) elektr. Scheibenwascher im Preis enthalten

Ersatzteile/Wartung	Ford Escort 1300 GL	Opel Kadett 1200 S
Austauschmotor	1272,—	803,—[3])
Auspuffanlage komplett	200,—	189,—
Getriebe	916,—[1])	728,—
Satz Stoßdämpfer	344,—[2])	82,—
Stahlfelge	30,—	42,—
Satz Stahlgürtelreifen Michelin zX	405,—	405,—
Frontscheibe	124,—	129,—
Stoßstange vorn komplett	85,—	77,—
Kotflügel vorn links	146,—	140,—
Hauptscheinwerfer komplett	113,—	59,—
Rückleuchte komplett	68,—	55,—
Ölwechsel (Escort 3,25 Liter/Kadett 2,75 Liter)	alle 10 000 km ca. 26,—	alle 10 000 km ca. 22,—
Inspektion mit Ölwechsel und Ölfilterwechsel	alle 10 000 km ca. 150,—	alle 10 000 km ca. 100,—

[1]) neu [2]) Federbeine vorn [3]) Teilemotor

Betriebskosten		Ford Escort 1300 GL	Opel Kadett 1200 S
Richtpreis	DM	10 360,—	10 342,—
Kfz-Steuer	DM	187,20	172,80
Haftpflichtversicherung	DM	631,10	725,60
Betriebskosten	Pf/km	14,14	13,99
Gesamtkosten in Pf/km ohne Abschreibung und Verzinsung bei jährlich	10 000 km	22,9	23,4
	20 000 km	18,5	18,7
	30 000 km	17,1	17,2
	40 000 km	16,3	16,4
	50 000 km	15,9	15,9

Der Beck'sche Salonspiegel. Reclamekunst im Jugendstil für 56 Mark.

Diese bemerkenswerte Offerte machen wir allen Freunden unseres blonden, würzigen, spritzigen Bieres. Denn wir sind sicher, daß nicht wenige unter ihnen etwas für den liebenswürdigen Charme der Reclamekunst aus der Zeit um die Jahrhundertwende übrig haben.

Der Beck'sche Salonspiegel, 47 cm hoch und 63 cm breit, ist mehrfarbig von Hand hinterdruckt, echt silberbelegt und hat einen lasierten Profilholzrahmen. Für eine sorgfältige Verarbeitung wird garantiert.

Alles in allem ein reizvolles Stückchen Nostalgie und ein Schmuck für jede Wand.

Wenn Sie einen Spiegel besitzen möchten, der neben der Gegenwart auch ein wenig liebenswerte Vergangenheit widerspiegelt, dann schreiben Sie bitte an den Versandservice der Brauerei Beck & Co., 2 Hamburg 60, Postfach 602929.

Der Preis für den Beck'schen Salonspiegel beträgt 56 Mark. Verpackung, Porto und Transportversicherung sind in diesem Betrag bereits enthalten.

Bitte schicken Sie mir den Beck'schen Salonspiegel.

Name _____

Wohnort _____

Straße _____ (A)

☐ Einen Scheck über 56 DM habe ich beigelegt.

☐ Den Betrag von 56 DM habe ich auf Ihr Postscheckkonto Hamburg, Konto-Nr. 127367-204, überwiesen.

Beck's ist Beck's.
Damals wie heute.

Doppeltest
Ford Escort/Opel Kadett

Ausstattungsdetails zusätzlich bestellt, die im Escort serienmäßig vorhanden sind, muß dafür 285 Mark extra bezahlen.

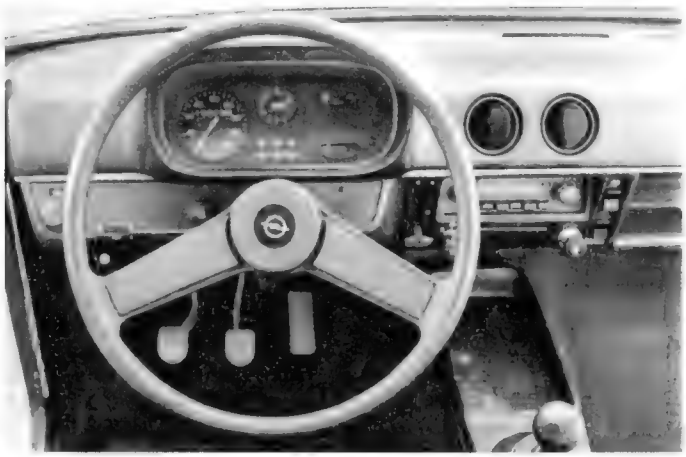
Mehr geboten wird beim Ford ebenfalls, was die Aufmachung des Innenraums angeht. Dank der voll verkleideten Türen und Fensterholme entsteht bei ihm eine wohnlichere Atmosphäre als im Kadett, bei dem der Blick auf zahlreiche nackte Blechteile fällt. Sachliche Nachteile sind damit natürlich nicht verbunden — wohl aber damit, daß der Kadett im Gegensatz zum Escort noch nicht einmal über ein abgeschlossenes Handschuhfach verfügt.

Von unterschiedlicher Qualität sind die Sitze: Während der Kadett kleinwagenmäßig anmutende Polster bietet, deren Seitenführung zu wünschen übrig läßt, wartet der Escort mit reichlich dimensionierten, komfortablen Sesseln auf. Der Verstellbereich ist in beiden Fällen ausreichend — auch große Fahrer können das Lenkrad in angemessenem Abstand ergreifen. Ein Lob verdient schließlich bei beiden Autos die stufenlose Regulierbarkeit der Rückenlehne mit einem praktischen, leichtgängigen Handrad.

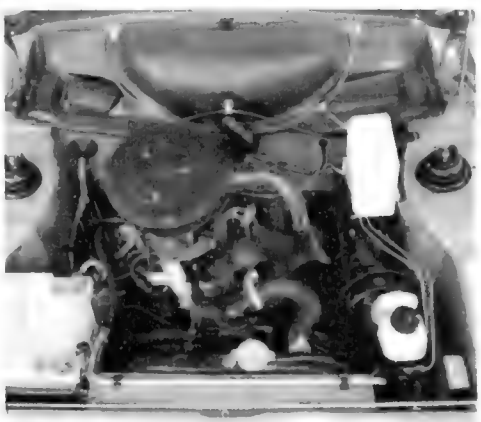
Keinen Anlaß zur Kritik bietet die jeweilige Instrumentierung. Die Runduhren sind in beiden Fällen klar gezeichnet, völlig blendfrei und liegen gut im Blickfeld.

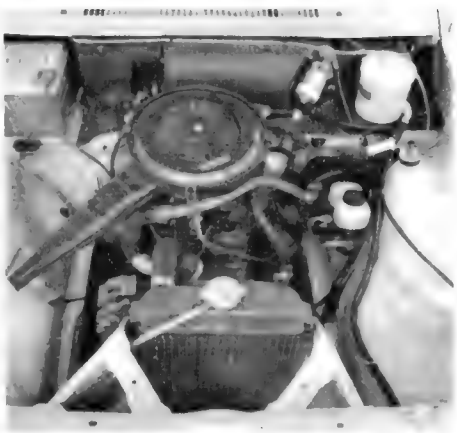
Fahrleistungen

Bei den Triebwerken von Escort und Kadett handelt es sich um einfache



Ford Escort: Blendfreie, klar gezeichnete Instrumente, praxisgerecht angeordnete Bedienungshebel. Der Motor ist zäh und unelastisch, das Raumangebot im Fond reicht knapp aus.





Opel Kadett: Deutlich ablesbare Instrumente, bis auf die Fußpumpe des Scheibenwaschers durchdacht angeordnete Bedienungsorgane. Drehfreudiger Motor, zu wenig Knieraum hinten.

Fotos: Seufert

Der Mann. Die Frau.

Das Auto. Honda Civic.

Beide sollten dieses Auto probefahren, bevor sie sich entscheiden.

Um begeistert von einer Sache zu sein, sollte man sie erst einmal genau kennengelernt haben. Mit kritischem Verstand und besonderer Aufmerksamkeit fürs Detail. Er und sie sollen prüfen. ES.

Das Auto. Honda Civic. Bei einer Probefahrt. Nur so kann man verstehen, warum wir schlicht sagen:

Das Auto. Honda Civic.

Technische Daten:
54 PS, 1170 ccm, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, Dauergeschwindigkeit 145 km/h, von 0 auf 100 in 16 sec., verbraucht 7,8 Liter Normalbenzin.

Den Honda Civic gibt es auch mit zusätzlicher Hecktür und als Hondamatic.

Serienmäßige Ausstattung:
Heizbare Heckscheibe, Gürtelreifen, Zweikreis-Bremssystem, Bremskraft-Verstärker, Kopfstützen, Sicherheitslenksäule, Drehstrom-Lichtmaschine, Radio, Liegesitze, Teppichboden, Tageskilometerzähler, Metallic Lackierung und vieles mehr.

Der Honda Civic-Motor ist schon jetzt für das künftige Benzin-Blei-Gesetz* ausgerüstet!

Honda Civic. Ein Schritt in eine bessere Zukunft.

* Tritt in Kraft am 1. 1. 1976

Für weitere Informationen und Händlernachweis schreiben Sie bitte an: European Honda Motor Trading GmbH, 605 Offenbach, Sprendlinger Landstr. 166

Doppeltest
Ford Escort/Opel Kadett

Hausmannskost: biedere Reihenvierzylinder mit seitlichen Nockenwellen und über Stoßstangen und Kipphebel betätigten Ventilen.

Der Kadett-Motor ist 1196 Kubikzentimeter groß, leistet in der geprüften S-Ausführung 60 PS bei 5400 U/min und bringt es auf ein maximales Drehmoment von 9,0 mkg bei 3400 U/min; das Escort-Aggregat, mit einem Hubraum von 1297 Kubikzentimetern etwas voluminöser, bringt es auf 54 PS bei 5500 U/min und erreicht sein höchstes Drehmoment von 8,7 mkg bei 3000 U/min.

So ähnlich sich die beiden Motoren in Konstruktion und ihren wichtigsten Daten sind, so different ist ihr Charakter. Das Kadett-Triebwerk gefällt durch Drehfreudigkeit, hängt gut am Gas und hinterläßt so den Eindruck großer Lebendigkeit; der Vierzylinder des Escort wirkt dagegen immer zäh und tut

sich schwer, wenn ihm höhere Drehzahlen abverlangt werden.

Verwunderlich ist das nicht, denn der Escort-Motor ist nicht nur schwächer, sondern hat auch gut einen Zentner

mehr zu schleppen, weshalb sich der Ford vor allem beim Beschleunigen und am Berg schwerer tut.

Die bei den Messungen ermittelten Werte unterstreichen das nachdrücklich: Der Kadett absolvierte den Spurt von 0 auf 100 km/h in 16,5 Sekunden und nahm damit dem Escort ganze 2,7 Sekunden ab. Noch deutlicher distanzierte er ihn im oberen Geschwindigkeitsbereich: 27,3 Sekunden von 0 bis 120 km/h stehen hier 33,6 Sekunden gegenüber, den Kilometer mit stehendem Start schaffte der Opel in 38,3, der Ford in 39,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit, die sich bei beiden erst nach langem Anlauf einstellt, lag beim Kadett mit 145,7 km/h ebenfalls höher als beim Escort (140,9 km/h).

Gravierender als die schlechtere Beschleunigung ist jedoch der ausgeprägte Mangel an Elastizität, der das kurzhubige Escort-Triebwerk auszeichnet (von 40 bis 100 km/h benötigte der Ford 29,0, der Opel nur 22,5 Sekunden). Vollgas im unteren Drehzahlbereich wird nur zögernd zur Kenntnis genommen – um häufiges Schalten kommt der Escort-Fahrer deshalb nicht herum. Selbst an langen Autobahnsteigungen, die der Kadett noch im vierten Gang bewältigt, muß oftmals die dritte Fahrstufe eingelegt werden. ▷

Meilen-Pirelli

„Mit einem Reifensatz Meilen-Pirelli von Alaska nach Feuerland". Das ist das Testergebnis des bekannten Autotesters Fritz B. Busch. „Trotz reifenmordender Straßen hatte der neue Meilen-Pirelli am Schluß noch eine durchschnittliche Profil-Tiefe von 2,3 Millimetern." Härtetest-Ergebnis Alaska-Feuerland: „Sehr gut".

1. Kilometer-Reifen durch 3 Gürtel
2. Sicherheits-Reifen durch 3 Patente
3. Komfort-Reifen durch 3 wichtige Konstruktions-Merkmale

Fritz B. Busch: „Dieser Reifen hielt durch." Entscheiden Sie sich für diesen wirtschaftlichen Reifen.

PIRELLI
Die Beine Ihres Autos

Reise durch den Wilden Westen zu gewinnen.
3.500-Mark-Erlebnisreise durch den Westen der USA. Auslosung am 15.7.1975. Gewinnkarten ab sofort bei Ihrem Reifenhändler.

Doppeltest Ford Escort/Opel Kadett

Daß es im Innenraum des Escort trotz der häufig notwendigen hohen Drehzahlen nicht lauter zugeht als im Kadett, ist der reichlichen Verwendung von Dämm-Material zu verdanken. Pro Auto werden rund 20 Kilogramm verarbeitet, weshalb auch bei langen Vollgasfahrten auf der Autobahn nicht mit einem hohen Geräuschniveau gerechnet werden muß. Der Kadett hat weniger Dämm-Material eingebaut, aber er ist wegen seines ruhiger laufenden Motors dennoch kaum lauter.

Verbrauch

Da der Escort im Gegensatz zum Kadett mit Normalbenzin auskommt, ist er in Sachen Wirtschaftlichkeit auf den ersten Blick im Vorteil. Aber kommt der Escort-Fahrer letztendlich wirklich günstiger weg als der Kadett-Pilot? Bei den Verbrauchsmessungen zeigte sich schnell, daß es in der Praxis eher umgekehrt ist. Denn niedrige Verdichtung bedeutet schlechteren Wirkungsgrad – das heißt in der Praxis weniger Leistung und höherer Verbrauch.

Der Escort, der wegen seiner schlechteren Fahrleistungen häufiger auf Vollgas angewiesen ist als der Kadett, ließ bei schneller Autobahnfahrt rund 1,5 Liter pro 100 km mehr durch seinen Vergaser fließen, und im Stadtverkehr konsumierte er über drei Liter mehr. Insgesamt ergab sich ein Testverbrauch von 11,6 Litern/100 km – der Kadett begnügte sich mit 9,5 Litern/100 km. Dieser beträchtliche Unterschied macht den grundsätzlichen Vorzug des Escort-Motors, mit Normalbenzin auszukommen, natürlich mehr als wett: Bei einem Preisunterschied von durchschnittlich sieben Pfennig zwischen Normal und Super kosten 100 Kilometer im Escort etwa eine Mark mehr als im Kadett.

Fahrsicherheit

Auf dem Fahrwerkssektor bieten weder Kadett noch Escort technische Besonderheiten, sondern Konstruktionen, zu deren wichtigsten Merkmalen gehört, daß sie in der Produktion billig sind. Die Vorderachse besteht beim Escort aus Querlenkern und Federbeinen, beim Kadett sind es doppelte Querlenker und Schraubenfedern. ▷

Meßwerte	Ford Escort 1300 GL	Opel Kadett 1200 S
Beschleunigung in s		
0 bis 40 km/h	3,6	3,1
0 bis 60 km/h	7,2	6,2
0 bis 80 km/h	11,9	10,5
0 bis 100 km/h	19,2	16,5
0 bis 120 km/h	33,6	27,3
1 km mit stehendem Start	39,8	38,3
Höchstgeschwindigkeit km/h	140,9	145,7
Elastizität		
Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h 40 bis 60 km/h	8,3	7,0
40 bis 80 km/h	17,9	14,3
40 bis 100 km/h	29,0	22,5
40 bis 120 km/h	45,1	34,9
1 km ab 40 km/h	43,0	40,3
Abmessungen und Gewichte		
Radstand mm	2407	2395
Spur vorn/hinten mm	1270/1296	1300/1299
Länge mm	4058	4124
Breite mm	1596	1580
Höhe mm	1398	1370
Innenbreite vorn/hinten mm	1245/1250	1300/1280
Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn/hinten mm	920/870	965/920
Sitztiefe vorn/hinten mm	510/500	500/500
Knieraum hinten mm	100–230	70–170
Lenkradumdrehungen	3½	3¾
Kofferraumvolumen Ltr.	300	332
Tankinhalt Ltr.	41	44
Eigengewicht kg	925	860
Zuladung kg	430	360
Innengeräusch in Phon (dBA)		
Leerlauf im Stand	56	48
Bei 50 km/h	65	65
Bei 80 km/h	71	71
Bei 100 km/h	72	75
Bei 120 km/h	77	78
Verbrauch in Liter/100 km		
Autobahn Durchschnitt ca. 115 km/h	10,0	8,6*
Landstr. Durchschnitt ca. 70 km/h	11,2	9,6*
Stadtverbrauch	11,9	8,7*
Testverbrauch	11,6	9,5*
* Superbenzin		
Fahrversuche		
Slalom (leer) 18 m Pollerabstand Geschwindigkeit in km/h	55,5	58,9
Slalom (beladen) 18 m Pollerabstand Geschwindigkeit in km/h	53,1	56,1
Kreisbahn Asphalt 65 m Geschwindigkeit in km/h	49,7	50,6
Kreisbahn Basalt 75 m Geschwindigkeit in km/h	40,6	42,1
Seitenwindabweichung in m (Einfahrgeschwindigkeit 80 km/h, Windgeschwindigkeit 100 km/h)	3,00	3,30

Gleichung mit zwei Bekannten.

Der Charakter eines Menschen läßt sich weniger daran erkennen, was er wünscht, als wie er es wünscht. Eine Erfahrung, die auch für die Wahl eines Automobils gilt.

Wenn folglich der Vitale, Dynamische und Bewegliche sich oft für einen BMW entscheidet, liegt das daran, daß er in diesem Automobil etwas findet: seinesgleichen.

Die großen BMW

Souveränität in sechs Alternativen. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.

BMW – Freude am Fahren

Hinten sind starre Achsen zu finden – beim Opel eine durch Längslenker und Panhardstab unter Kontrolle gehaltene, beim Escort ein durch Längsblattfedern gefedertes und geführtes Exemplar.

Daß mit relativ einfachen Mitteln jedoch recht gute Ergebnisse erzielt werden können, zeigt vor allem der Kadett, der sich unter allen Bedingungen neutral bis leicht untersteuernd verhält und seinem Fahrer niemals Probleme aufgibt. Eine Spur weniger gutmütig gibt sich der Escort: Er verhält sich im Normalfall leicht untersteuernd, drängt jedoch im Grenzbereich mit dem Heck nach außen, was ein Zurücknehmen des Lenkeinschlags notwendig macht.

Solange die Straßen eben sind, ist das wechselnde Eigenlenkverhalten des Escort ziemlich leicht zu beherrschen – kritischer wird es hingegen auf holprigen Pisten, denn hier muß mit gelegentlichen Versetzern der Hinterachse gerechnet werden.

Eindeutig leichter zu fahren ist der Kadett bei Richtungswechseln, wie sie beispielsweise ein plötzlich auftauchendes Hindernis notwendig macht. Auch hier verliert er nichts von seiner Gutmütigkeit, sondern läßt sich mit kleinen Lenkausschlägen mühelos dirigieren. Beim Escort machen sich dagegen die dann auftretenden Wankbewegungen um die Längsachse unangenehm bemerkbar und erfordern erhöhte Aufmerksamkeit.

Noch kräftiger werden die Karosseriebewegungen, wenn mit voller Belastung gefahren wird. Dem Kadett machen die zusätzlichen Pfunde dagegen nichts aus: Er fährt sich beladen genauso unproblematisch wie leer.

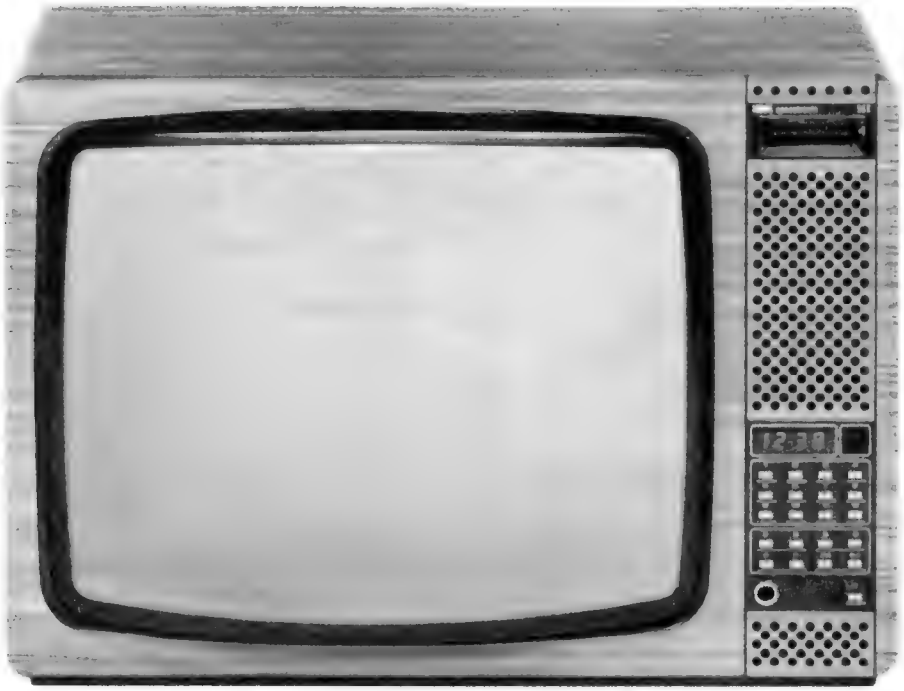
Die bei den Fahrversuchen erzielten Geschwindigkeiten sprechen denn auch eine deutliche Sprache: Der Opel erzielte nicht nur die höchsten Kurvengeschwindigkeiten, sondern distanzierte den Escort auch beim Slalom, wobei er außerdem noch weniger fahrerischen Aufwand verlangte.

Der Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten gab bei beiden Autos keinen Grund zur Beanstandung, und auch die Seitenwindempfindlichkeit

Der Escort besitzt im Gegensatz zum Kadett serienmäßig H4-Scheinwerfer.

Das hat nur Loewe:
farbfernsehen mit drahtlosem Kopfhörer „Infraton."*
Loewe CT 4070 U Color sensomaster.

* Es sind beliebig viele Kopfhörer für ein Gerät zu benutzen.



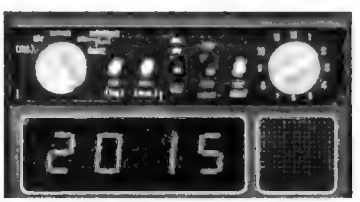
Loewe hat den Komfort auf die Spitze getrieben. Das ist der Farbfernseh-Luxus der 80er Jahre. Konkurrenzloser Spitzen-Komfort:

- Drahtloser Kopfhörer »Infraton« für individuellen Lautstärke-empfang. Gerätelautsprecher ist abschaltbar.

Ultraschall-Fernbedienung »Teleoptimat«, mit 22 Sensoren.

Drahtloser Kopfhörer »Infraton«. Jeder Zuschauer hört individuell laut oder leise.

- Vorprogrammierung der Ein- und Ausschaltzeiten.
- Trick-Ton-Taste für kurzfristige Tonstille.
- Time-Taste für Zeit- und Datumseinblendung während des Programms.
- Ultraschall-Fernbedienung »Teleoptimat« mit 22 Sensoren, incl. Testomatic-Taste, Trick-Ton-Taste, Time-Taste.



Wahlweise Zeit- oder Datumsanzeige. Auch bei ausgeschaltetem Gerät.

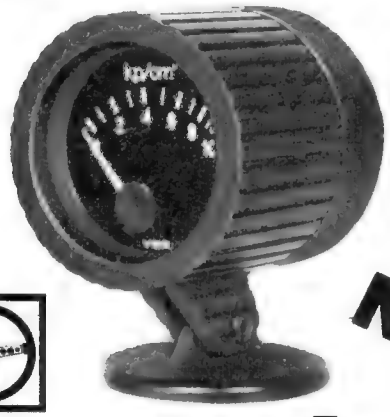
LOEWE

RADIO · TV · HiFi

Loewe Opta GmbH Berlin/Kronach

Von Loewe gibt es: Farb- und Schwarzweiß-Fernsehgeräte, Portables, Kofferradios, HiFi-Stereo- und Quadrosteuergeräte, HiFi-Quadro-Verstärker, Radios, Uhrenradios, Cassetten-Recorder und Video-Recorder.

VDO
Information für Autofahrer



Neu

topcockpit

die neue Instrumenten Generation

Sie kennen cockpit – die bereits millionenfach bewährte Baureihe elektronischer Überwachungsinstrumente für Motor, Batterie und Bordnetz. Übrigens von Europas größtem Hersteller auf diesem Gebiet.

topcockpit ist mehr –

mehr weil:
● individuelle Befestigung durch „top-Fuß", ● Montage auf, an und unter dem Armaturenbrett, ● Montage an der Windschutzscheibe, ● Montage durch Kleben oder Schrauben, ● vormontierte Anschlußkabel an allen Instrumenten;

mehr weil:
● augenfreundliche rote Innenbeleuchtung, ● zusätzliches Drehen und Kippen der Skala genau in das Blickfeld des Fahrers;

mehr weil:
● auch der Preis stimmt;

mehr . . .
über topcockpit finden Sie in unserer großen Informationsschrift.

VDO Adolf Schindling AG, 6 Frankfurt/M. 90, Postfach 901 020

Coupon
Bitte senden Sie mir Information über topcockpit / cockpit

Name _____

Ort _____

Straße _____

Elektronische Überwachungs- Instrumente sind wie der Fortschritt: Qualität entscheidet. Wir liefern Qualität nach Deutschland, nach Europa, in die Welt.

Doppeltest Ford Escort/Opel Kadett

hält sich in Grenzen. Der Opel reagierte auf seitliche Böen zwar etwas stärker als der Ford, ohne jedoch beim Fahrer ungute Gefühle hervorzurufen. Mit modernen Fronttrieblern können beide in dieser Disziplin nicht mithalten – genausowenig wie beim Fahren auf schneebedeckter, glatter Fahrbahn: Hier sind die konventionell gebauten Autos wegen der geringen Belastung der Hinterachse schnell mit dem Vortrieb am Ende.

Bremsen

Keine Probleme gab es mit den Bremsen: Beide Kontrahenten besitzen eine gemischte Bremsanlage (Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten), und bei beiden sorgt ein Bremskraftverstärker, der zur seriemäßigen Ausstattung gehört, für eine Reduzierung der notwendigen Pedalkräfte.

Bei den Bremsmessungen, in deren Verlauf die Bremsen der mit zwei Personen und 40 Kilogramm Ballast im Heck beladenen Konkurrenten zunächst gründlich warmgefahren wurden, bevor anschließend bei einer Vollbremsung aus 80 km/h Verzögerung und Pedaldruck gemessen werden konnten, zeigten sich kaum Unterschiede. Beide erzielten Verzögerungswerte von bis zu 8 m/sec², die Pedalkräfte hielten sich in annehmbaren

Im Grenzbereich ist der Kadett unproblematischer.

Weil Sie die Flaschen letztlich doch nicht mittrinken können, haben wir Hersteller von echt russischem Wodka uns lieber auf den Inhalt spezialisiert.

Wir können den Herstellern anderer Wodkas nur gratulieren. In der Ausstattung ihrer Produkte sind sie uns einfach über. Sehen diese geschwungenen Zwiebelturmflaschen nicht viel russischer aus als unsere langweilig glatten Flaschen?

Respekt auch, was die Etiketten angeht. Mit russischem Doppeladler und kyrillischer Schrift! Da können unsere giftgrünen Schildchen nicht mithalten.

Und erst die Namen! Wie glücklich wären wir, wenn unsere echt russischen Wodkas nach berühmten russischen Grafen oder Dichtern heißen dürften. Statt dessen heißen sie Moskovskaya oder so ähnlich. Wer kann sich das schon merken.

Glücklicherweise sind wir wenigstens beim Inhalt konkurrenzlos.

Noch immer nämlich kommt echt russischer Wodka nur aus unseren langweiligen Flaschen mit den giftgrünen Schildchen und den unaussprechlichen Namen drauf. Dafür aber original in Rußland abgefüllt.

Können Sie, liebe Hersteller nichtrussischer Wodkas, uns dies noch einmal verzeihen?

Nur echt russischer Wodka schmeckt wie echt russischer Wodka.

Generalvertretung für BRD: Simex, 517 Jülich. Für West-Berlin: Wissinger, 1 Berlin.

T5BA

Grenzen; sie waren beim Escort noch etwas geringer als beim Kadett.

Einwandfrei sind bei beiden Autos auch die Spursicherheit beim Bremsen und die Standfestigkeit bei extremer Beanspruchung: Mehrere Vollbremsungen aus hoher Geschwindigkeit hatten kein nennenswertes Nachlassen der Wirkung zur Folge.

Bedienung

Um mühelose, praxisgerechte Bedienbarkeit hat sich Ford ebenso bemüht wie Opel. Im Escort gibt es drei handliche Hebel an der Lenksäule, mit denen Blinker, Hupe, Lichthupe und Scheinwerfer eingeschaltet werden, und auch zum Betätigen der elektrischen Wisch/Wasch-Anlage braucht der Fahrer die Hand nicht vom Lenkrad zu nehmen. Als weniger praktisch erweist sich die Waschanlage beim Kadett: Hier muß mit dem Fuß eine Gummipumpe getreten werden.

Ansonsten gibt es jedoch nichts auszusetzen: Alle Schalter sind übersichtlich angeordnet und mit leichtverständlichen Symbolen gekennzeichnet, die Hebel für die Heizung sitzen wie beim Escort — wo sie nachts sogar beleuchtet sind — in der Mitte des Armaturenbretts und lassen sich auch in angeschnalltem Zustand leicht erreichen. Die Wirkung der Heizungsanlagen wird allen Ansprüchen gerecht. Sie sind in beiden Fällen nach dem morgendlichen Kaltstart schnell mit erwärmter Luft zur Hand, können feinfühlig dosiert und im Bedarfsfall von zweistufigen Gebläsen unterstützt werden. Frischluft gelangt bei beiden Kontrahenten durch schwenkbare Düsen am Armaturenbrett in ausreichender Menge in den Innenraum.

Ob der Umgang mit einem Auto als angenehm empfunden wird oder nicht, hängt zu einem wesentlichen Teil auch von seinen Lenkeigenschaften ab. Hier schneidet der Kadett eindeutig besser ab als der Escort: Die Opel-Lenkung arbeitet außerordentlich exakt und zielgenau, ist erfreulich direkt und erfordert selbst beim Rangieren nur wenig Kraftaufwand.

Im Escort muß dagegen in solchen Fällen schon kräftiger hingelangt werden, zudem ist die Lenkung um die Mittellage herum nicht frei von einer gewissen Elastizität. Ein Nachteil sind weiterhin die beim schnellen Kurvenfahren auftretenden hohen Haltekräfte.

Technische

Ford Escort 1300 GL

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80,98 x 62,99 mm, Hubraum 1297 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,0 : 1, Leistung 54 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 41,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 8,7 mkg bei 3000 U/min.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und McPherson-Federbeinen, hinten Starrachse mit Längsblattfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer und Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4½ J x 13, Gürtelreifen 155 SR 13.

Keine Blöße gaben sich die Schaltungen der beiden Testwagen: Die kurzen Mittelschalthebel sind ausgesprochen griffgünstig placiert und lassen sich mit sehr geringem Kraftaufwand und auch relativ kurzen Wegen von einer Position in die andere schieben; das Schaltgefühl ist bei beiden sehr exakt, die Rückwärtsgangsperren funktionieren zuverlässig.

Daten

Opel Kadett 1200 S

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 79 x 61 mm, Hubraum 1196 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,2 : 1, Leistung 60 PS bei 5400 U/min, spezifische Leistung 50,2 PS/Liter, maximales Drehmoment 9,0 mkg bei 3400 U/min.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse an Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer und Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 J x 13, Gürtelreifen 155 SR 13.

Fahrkomfort

Die Voraussetzungen für brauchbaren Fahrkomfort sind weder beim Escort noch beim Kadett besonders gut – die starren Hinterachsen und (beim Escort) die hinteren Blattfedern setzen hier relativ enge Grenzen.

Das Ansprechvermögen der Federung ist denn auch bei beiden begrenzt: Größere Bodenwellen bekommen die Insassen durchweg deutlich zu spüren – kleinere schluckt speziell die straffe, aber gut abgestimmte Kadett-Federung recht gut, während der Escort auf solche Unebenheiten mit kurzen, auf die Dauer lästigen Vertikalbewegungen reagiert. Insgesamt ist der Ford etwas weicher ausgelegt als der Opel, doch kann dies den Eindruck eines insgesamt weniger geglückten Federungsverhalten nicht ändern.

Wird mit Belastung gefahren, schneidet der Escort jedoch besser ab: Seine Federung spricht dann williger an – beim Kadett ist sie indessen wegen der knappen Federwege schnell überfordert und schlägt bisweilen durch.

Zugute kommen dem Escort auf dem Komfortsektor noch seine weich gepolsterten, bequemen Sitze sowie die gut gedämpften Abrollgeräusche – hier zeigt er sich dem Kadett geringfügig überlegen. Windgeräusche waren bei beiden Testwagen nur in geringem Maße vorhanden.

Wirtschaftlichkeit

In der Anschaffung ist der Kadett rund 300 Mark teurer als der Escort – jedenfalls dann, wenn die bei ihm fehlenden Ausstattungsdetails mitbestellt werden. Die festen Kosten – Steuer und Versicherung – liegen gleichfalls etwas höher: Mit 60 PS rutscht der Kadett in eine höhere Versicherungsstufe als der Escort mit 54 PS. Je nach Versicherungsgesellschaft bedeutet dies eine Mehrausgabe von etwa 100 Mark pro Jahr – die wegen des kleineren Hubraums niedrigere Steuer kann das bei weitem nicht wettmachen. ▷

Preisfrage:

Wenn Sie für einen deutschen Mittelklassewagen rund 15.000 DM bezahlen müssen, wieviel kostet Sie dann ein amerikanischer Wagen der Komfort-Klasse?

CHEVROLET | PONTIAC | OLDSMOBILE | BUICK | Cadillac | GM

ab 20.000 DM, ab 30.000 DM, ab 40.000 DM?

Die Antwort finden Sie auf der nächsten Seite.

Doppeltest Ford Escort/Opel Kadett

Da der Escort-Fahrer jedoch mehr Geld für Benzin ausgeben muß, ist die Kostenbilanz ziemlich ausgeglichen: Vielfahrer, die im Jahr 40 000 oder gar 50 000 Kilometer zurücklegen, müssen bei beiden Autos gleichviel bezahlen; wer allerdings — wie der durchschnittliche Bundesbürger — nur zwischen 10 000 und 20 000 Kilometer fährt, ist mit dem Escort finanziell etwas günstiger dran.

Die Unterschiede bei den Wartungskosten fallen dagegen kaum ins Gewicht. Beide müssen nur alle 10 000 Kilometer zur Inspektion, die Ölwechselkosten sind beim Escort wegen der größeren Ölmenge etwas höher.

Es kann keinen Zweifel geben, daß die neue Ausführung des Ford Escort, für die im Gegensatz zu seinem in England entwickelten Vorgänger die Kölner Ford-Filiale verantwortlich zeichnet, eine ganz erhebliche Verbesserung gegenüber dem Vormodell darstellt. Der Vorsprung des Opel Kadett ist dadurch deutlich geringer geworden — aber er ist trotzdem noch immer vorhanden. *Götz Leyrer*

auto motor sport Test-zeugnis

Ford Escort 1300 GL		Opel Kadett 1200 S	
Prüfpunkt	**Bewertung***	**Prüfpunkt**	**Bewertung***
● AUSSTATTUNG Reichhaltige Serienausstattung (u. a. Kopfstützen vorn, Halogenhauptscheinwerfer, Scheibenbremsen vorn, Stahlgürtelreifen, elektrische Scheibenwaschanlage). Wirksame, gut regulierbare Heizung.	2	● AUSSTATTUNG Ausreichende, aber nicht ganz vollständige Serienausstattung (keine Kopfstützen, fußbetätigte Scheibenwaschanlage). Wirksame, gut regulierbare Heizung.	3
● BEDIENUNG / HANDLICHKEIT Übersichtlich angeordnete Bedienungselemente, gut ablesbare Instrumente. Leichtgängige und exakte Schaltung, nicht ganz exakte, beim Rangieren schwergängige Lenkung. Mäßige Handlichkeit.	3	● BEDIENUNG / HANDLICHKEIT Übersichtlich angeordnete Bedienungselemente, gut ablesbare Instrumente. Leichtgängige und exakte Schaltung, leichtgängige Lenkung, sehr gute Handlichkeit. Unpraktische Scheibenwascherbedienung.	2
● FAHRSICHERHEIT Guter Geradeauslauf, mäßige Windempfindlichkeit. In Kurven Neigung zum Untersteuern, im Grenzbereich Wechsel zum Übersteuern. Schlechte Wintereigenschaften.	3	● FAHRSICHERHEIT Guter Geradeauslauf, mäßige Windempfindlichkeit. Neutrales bis leicht untersteuerndes Verhalten in Kurven, auch in Grenzsituationen gute Beherrschbarkeit. Schlechte Wintereigenschaften.	2
● KAROSSERIE Relativ kleiner Innenraum, knapp ausreichender Knieraum im Fond. Gute Übersichtlichkeit, jedoch Heckabschluß nicht einzusehen, relativ großer Kofferraum, befriedigende Verarbeitungsqualität.	3	● KAROSSERIE Relativ kleiner Innenraum, zu knapper Knieraum im Fond. Gute Übersichtlichkeit, jedoch Heckabschluß nicht einzusehen. Großer Kofferraum, gute Verarbeitungsqualität.	3
● KOMFORT Bequeme, reichlich dimensionierte Sitze, insgesamt wenig befriedigender Federungskomfort, geringe Abrollgeräusche. Gut gedämpftes Motorgeräusch, geringe Windgeräusche.	3	● KOMFORT Kleinwagenmäßige Sitze mit geringer Seitenführung, wenig befriedigender Federungskomfort, geringe Abrollgeräusche. Leiser Motor, geringe Windgeräusche.	3
● LEISTUNG Magere Fahrleistungen, geringe Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen. Höchstgeschwindigkeit knapp über 140 km/h.	4	● LEISTUNG Befriedigende Fahrleistungen, ausreichende Durchzugskraft. Höchstgeschwindigkeit knapp über 145 km/h.	3
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Zäh wirkender, wenig drehfreudiger Vierzylinder, exakte, leichtgängige Schaltung, gut abgestuftes Getriebe.	3	● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Vibrationsarm laufender, drehfreudiger Vierzylinder, exakte, leichtgängige Schaltung, gut abgestuftes Getriebe.	2
● WIRTSCHAFTLICHKEIT In Anbetracht der Ausstattung akzeptabler Anschaffungspreis, niedrige Unterhaltskosten Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . 22,9 Pf/km bei 20 000 km/Jahr . . 18,5 Pf/km bei 30 000 km/Jahr . . 17,1 Pf/km Lange Ölwechselintervalle (alle 10 000 km), Inspektion alle 10 000 km. Garantie 1 Jahr oder 20 000 km, relativ hoher Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 11,6 Liter Normal/100 km.	2	● WIRTSCHAFTLICHKEIT Relativ hoher Anschaffungspreis, niedrige Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . 23,4 Pf/km bei 20 000 km/Jahr . . 18,7 Pf/km bei 30 000 km/Jahr . . 17,2 Pf/km Lange Ölwechselintervalle (alle 10 000 km), Inspektion alle 10 000 km. Garantie ½ Jahr oder 10 000 km, niedriger Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 9,5 Liter Super/100 km.	3

*Bewertung: 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

General Motors Komfort-Wagen.

Ab 19.186 DM*

Chevrolet Camaro
2-türiges Sportcoupé

Serienmäßig:
Servo-Lenkung, Servo-Bremse, Heckscheibenentfroster, faltbares Reserverad, Getriebeautomatik, V8-Motor (Normalbenzin), 155 PS bei 3.800 upm.
DM 19.186.–*

Oldsmobile Cutlass Salon
4-türige Limousine
Serienmäßig:
Servo-Lenkung, Servo-Bremse, faltbares Reserverad, verstellbares Lenkrad, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, elektrische Fensterbetätigung, von innen verstellbarer Außenspiegel, Vinyl-Dach, zentrale Türverriegelung, elektrischer Kofferraumverschluß, heizbare Heckscheibe, Getriebeautomatik, V8-Motor (Normalbenzin), 170 PS bei 3.800 upm.
DM 23.810.–*

*unverbindlich empfohlener Endverbraucherpreis ab Grenze inkl. MWSt.

Wenn Sie die Preise für diese Wagenkategorie vergleichen, wissen Sie, daß General Motors Komfort-Wagen von keinem europäischen Modell unterboten werden können. Und das Angebot von Komfort und Ausstattung ist noch exklusiver, als Sie es erwarten. Dazu bietet Ihnen jedes der 15 individuellen GM-Modelle serienmäßig die Vorteile der V8-Motoren, die in Laufruhe, Fahrkomfort und Dauerhaftigkeit unerreicht sind (und übrigens alle mit Normalbenzin fahren). Trotz so günstiger Preise weisen alle GM-Modelle modernste Sicherheitseinrichtungen nach den strengen US-Normen und eine Ausstattung der Spitzenklasse auf.

Und mit General Motors-Fahrzeugen gehen Sie keine Experimente ein: Alle Modelle sind bis ins letzte Detail großserienerprobt. Das ist der Grund für ihre sprichwörtliche Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Und nicht zuletzt: Das GM-Servicenetz hat 37 Händlerbetriebe im Bundesgebiet und West-Berlin.

CHEVROLET · PONTIAC · OLDSMOBILE · BUICK · Cadillac · GM

Diese OFFIZIELLEN GENERAL MOTORS VERTRAGSHÄNDLER garantieren Ihnen fachmännisch besten Service:

Auto-Thüllen KG, 5100 Aachen · Herbert Schultze Automobile OHG, 1000 Berlin · Fischer & Co., Kraftfahrzeuge, 4800 Bielefeld · Georg Werkmeister KG, 5520 Bitburg · Johann Bachem OHG, 5300 Bonn · Opel Dürkop, 3300 Braunschweig · Autohaus Fritz Burr, 2800 Bremen · Horst Baecker Automobile, 2850 Bremerhaven · Autohaus Darmstadt Hartmann, Rieg KG, 6100 Darmstadt · Helmut Stratemann & Co, 4600 Dortmund · Auto-Becker, 4000 Düsseldorf Autohaus Georg von Opel KG, 6000 Frankfurt/M. · Schulz u. Meister, 7800 Freiburg · Autohaus Wolfgang Fahr, 6400 Fulda · Autohaus Sturm, 8100 Garmisch-Partenkirchen · Autohaus Giessen GmbH, 6300 Giessen · Ernst Dello & Co., 2000 Hamburg 54, Lokstedt · Opel Rudhart GmbH, 3000 Hannover · Automobilvertrieb F. A. Bösken, 6750 Kaiserslautern · Autohaus Fritz Opel GmbH, 7500 Karlsruhe · Autohaus Kassel GmbH, 3500 Kassel · Johannes Kirberger, 2300 Kiel Autohaus Fröhlich KG, 5400 Koblenz · Automobil AG, 5000 Köln · Paul Bauer Ing. KG, 5000 Köln-Mülheim · Autohaus Fritz Schillinger, 7630 Lahr/Baden W. Haberbusch & Co. GmbH, 7850 Lörrach/Baden · Kannenberg KG, 6800 Mannheim · Autohaus Fritz Kiffe, 4400 Münster · Autohaus L. Spitzer, 6950 Mosbach/Baden · Johann Häusler & Co., KG, 8000 München · Auto Kropf KG, 8500 Nürnberg · Gebr. Oesterlein, 8500 Nürnberg · Autohaus Dechent GmbH, 6600 Saarbrücken · Auto Staiger GmbH, 7000 Stuttgart · Autohaus Wiesbaden GmbH, 6200 Wiesbaden · Autohaus Georg von Opel & Co, 8700 Würzburg.

Amerikanisches kann auch falsch sein

Design im Blickpunkt: Henry C. Haga, Styling-Chef von Opel.

Von Paul Simsa

Henry George Haga ist Amerikaner, 44, geboren 1931 in Milwaukee im Bundesstaat Wisconsin. Dort ließen sich viele Deutsche nieder, hielten zueinander und sorgten für das gute Bier. Wenn er mal ein bundesdeutsches Glas trinkt, ist es ein Schluck Heimat.

„Ich fühle mich nicht fremd hier", sagt er nicht nur deshalb, obwohl es mit dem Deutschlernen nur wenig werden konnte; erst seit Juni vorigen Jahres ist er im Lande.

Seine Eltern kamen aus Norwegen in die USA; aus der Hafenstadt Bergen, dem alten Zentrum unternehmungslustiger Nordmänner an der Küste der Provinz Hordaland. Als Baumeister brachte es sein Vater zu einer soliden amerikanischen Existenz.

Fürs Auge ist Henry kein typischer Amerikaner. Sein Anzug stammt von einer deutschen Stange und sitzt noch gut auf 160 pounds bei 5 Fuß 10 Körperlänge, zu deutsch 72,5 kg und 1,78 Meter, doch kann die Figur durch Eßzwänge in Gefahr geraten: In Rüsselsheim gibt es Mittagessen statt diätbewußten Lunch, und zu Hause in Königstein ißt die Familie gewohnterweise erst abends die tragende Portion. ▷

Fotos: Thoma

Wenn Wikinger wortkarg waren, ihr Nachfahre Haga kann reden, amerikanisch unverklemmt: Ein Mann für Europa.

Genuß im Stil der neuen Zeit

LORD EXTRA

Ihre Extra-Leicht-Cigarette

aromareich im Geschmack

»im Rauch nikotinarm«

Z 3/75

Opel-Designer Haga

Zu Hause in Königstein, je nach Schleichweg 35 bis 60 Kilometer von Rüsselsheim entfernt, ist der Dienst-Bungalow mit den eigenen Möbeln aus dem selbstentworfenen („a sophisticated design"), nun vermieteten Haus in Amerika, und die Familie besteht aus Ehefrau Eleanore (Ellie) nebst Christian und Richard, 15 und 10, die auf die internationale Schule in Frankfurt gehen. Kein Personal, ein unernster Pudel. Und damit ist nicht alles Private gesagt.

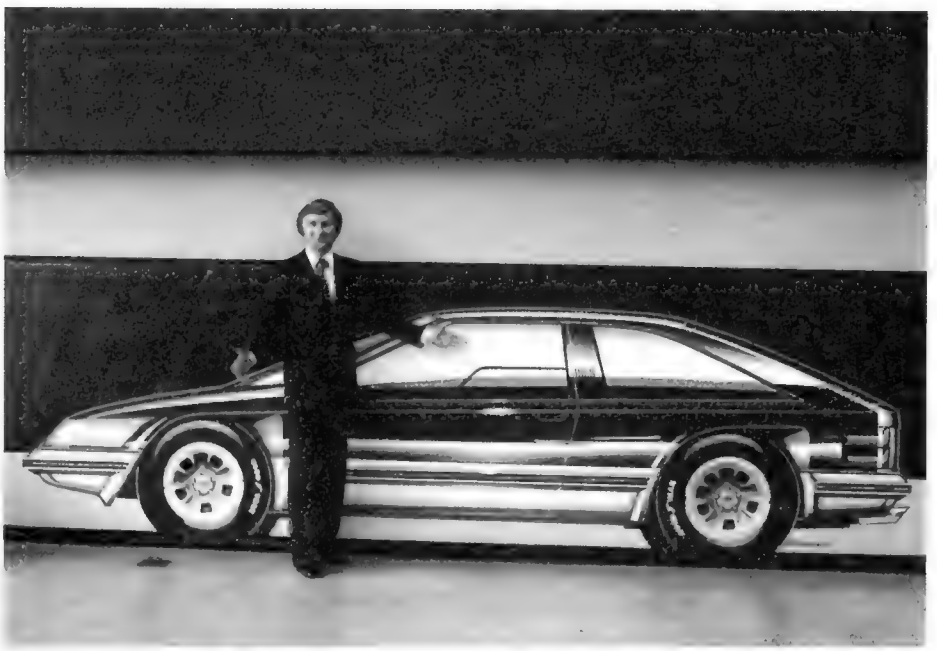
Leben in Design

Ellie Haga, zierlich mit schwarzen Augen, aus einer Familie polnischer Amerikaner, ist wahrhaft eine Künstlerin, gelernte Designerin mit unerschöpflicher Aktivität. Mit einer Freundin wurde sie von der Kunstschule weg von Ford für Innenausstattungen engagiert; nie zuvor hatte man dort Damen ins Design-Team genommen, und als sie Henry George die Hand fürs Leben reichte, war sie schon mit eigener Design-Firma in Detroit etabliert.

Seitdem ist sie Hausfrau, aber ihre geschweißten Metallskulpturen aus Abfällen der Autoproduktion, ihre Malerei vom rustikal-figürlichen bis zu Abstraktem und allerlei Spezialitäten wie Knotenarbeiten — Macramé — sind ausstellungswürdig, und mit Farben kann sie Räume erweitern, do-it-yourself aufs Allerbeste. Neun Kinder waren sie zu Hause, sie die Älteste. Das Haus in Königstein ist blitzblank, denn sie weiß, daß man auch die Boys einspannen kann wie einst die Geschwister.

In Design zu leben, ist hier nicht dünnblütiger Ästhetismus; es erinnert mehr an Folkloristisches, und die Malerei an der Wand paßt zur bäuerlichen Aussteuertruhe der Haga-Vorfahrin Anna Malene Knudsdatter, Kjon 1879.

Morgens ist Henry gegen halb neun in Rüsselsheim, gegen sechs Uhr abends fährt er nach Hause, „um bei der Familie zu sein". Daß er sich oft noch Papierkram mitnehmen muß, macht nichts: „Hauptsache, Vater ist da und man kann miteinander reden." Zum Kreis von Freunden und Bekannten gehören schon nicht wenige Deutsche. Die Sprache setzt keine enge Grenze, denn der deutsche Mensch trainiert sein Englisch.



Stets bereit zum Diskutieren: Haga vor Design-Skizze eines Mitarbeiters.

Für Urlaub stehen fünf Wochen zur Verfügung. Berufliches setzt den Rahmen etwas enger, doch die internationalen Automobilsalons interessieren auch die Söhne, und sie finden in europäischen Metropolen statt, wo man viel sehen kann. Die Familie läuft gern Ski, im Sommer fehlt ihr eine nahe Küste für Wasserski, und in den USA zurückgeblieben ist das irre Sechsmeter-Boot mit dem 400 PS-Oldsmobile-Motor und Wasserstrahlantrieb, das bei vollem Aufdrehen lebensgefährlich schnell ist — bis an 120 km/h.

Auch die beiden Raritäten auf Rädern sollen noch nachkommen und fertig aufgebaut werden: der Bugatti Grand Prix-Typ 35 von 1924, erste Serie (ohne Kompressor), von der es nur eine Handvoll Wagen gab; und der Ferrari 166 Barcetta von 1949 mit der Alu-Karosserie Superleggera Touring. Der 2 Liter-V-12-Motor wurde erst am Tag der Abreise hineingesetzt, und Henry quetschte sich den Finger. Im Büro steht wie neu der Kühler des Bugatti, und Mrs. Haga hat ihn in Silber miniaturisiert: in Manschettenknöpfe, denn sie macht auch Schmuck und Kleider.

Bei aller Freude am Leben und an den Dingen gibt es hier keine halben Sachen, und im Beruf des Henry G. Haga schon gar nicht.

Berufsbahn schnurgerade

Wollte er mal was anderes werden als Gestalter von Autoformen? Er muß nachdenken: „Eigentlich nicht." Ein Foto des Fünfjährigen zeigt ihn mit einer Zeichnung: ein Auto mit Trailer. Pilot als Traumberuf kam mal auf; nicht recht ernst, aber 1972 machte er den Privatpilotenschein. Nach der Oberschule ging er 1949 mit 18 aufs Art Center College of Design in Los Angeles, Schule für industrielles Design, gezielt schon für Autos. 1953 Abschluß, Bachelor of Professional Arts, dann stellte ihn General Motors ein. Er hat seitdem die Firma nicht gewechselt und war nur im amerikanischen Zentrum tätig, bis er für Rüsselsheim auserlesen wurde. GM-men kommen nicht von anderen Sternen, und wer geht, ist draußen.

Die erste Stufe war bei GM das Orientation Studio, wo der Aspirant in Probleme aller Art eingeführt und dabei wohl auch auf seine Talente hin beobachtet wird. Nach drei Monaten war für Henry erst mal Pause: Die Army holte ihn für zwei Jahre. Es war nach Korea und lange vor Vietnam, simpler Gamaschendienst in einer Garnison. Dann ging der GI wieder zu GM.

Zweite Stufe: Teamarbeit an Wagen; noch gab es nicht die Auswucherung von Typen und Versionen. Er arbeitete an Cadillacs, an der Corvette, an Oldsmobiles. Um 1963 wurde Chevrolet sein Feld. Da gab es damals nur ein Studio, er wurde Assistant Chief Designer im Zug der Entwicklung vom Chevy I zum Chevy II, für den die Studios aufgeteilt wurden. Bei der weiteren Teilung in

Spaß beim Segeln, auch ohne Segel.

In eine stille Bucht segeln zum Picknick, an einen Strand zum Sonnen. Zum Fischen treiben lassen. Einfach über Bord springen und schwimmen.

Oder entspannen Sie sich auf dem Wasser, ohne an Segel, Tampen, Wind oder Strömung zu denken. Mit einem Evinrude Außenborder, wie z. B. dem 9,9 PS Sportwin sind Sie unabhängig. Der bringt Sie, wohin Sie wollen, wann Sie wollen.

Und so kompakt, daß er leicht verstaut ist, wenn Sie wieder unter Segel sind. Mit einer Leistung, die man sonst nur bei größeren Motoren findet. Mit Wassermantel-Geräuschdämpfung und Propellernaben-Auspuff für leisen Lauf. Mit Hotstart-Zündung für sicheres Starten.

Vorzüge, die über 60-jährige Erfahrung von Evinrude im Bau von Außenbordern zeigt. Drei Evinrude sind ausgezeichnete Hilfsmotoren für Segelboote: 4, 6 und 9,9 PS.

Evinrude: ein lückenloses Außenborder-Programm von 2 bis 135 PS.

Alle PS-Angaben beruhen auf BIA-Normen.

Gleich einsenden an: A

BRUNE GMBH · 68 Mannheim, Verbindungskanal, Linkes Ufer 18

Farbiger Gesamt-Katalog Evinrude 1975 kommt frei Haus.

Name: _____

Adresse: _____

Straße: _____

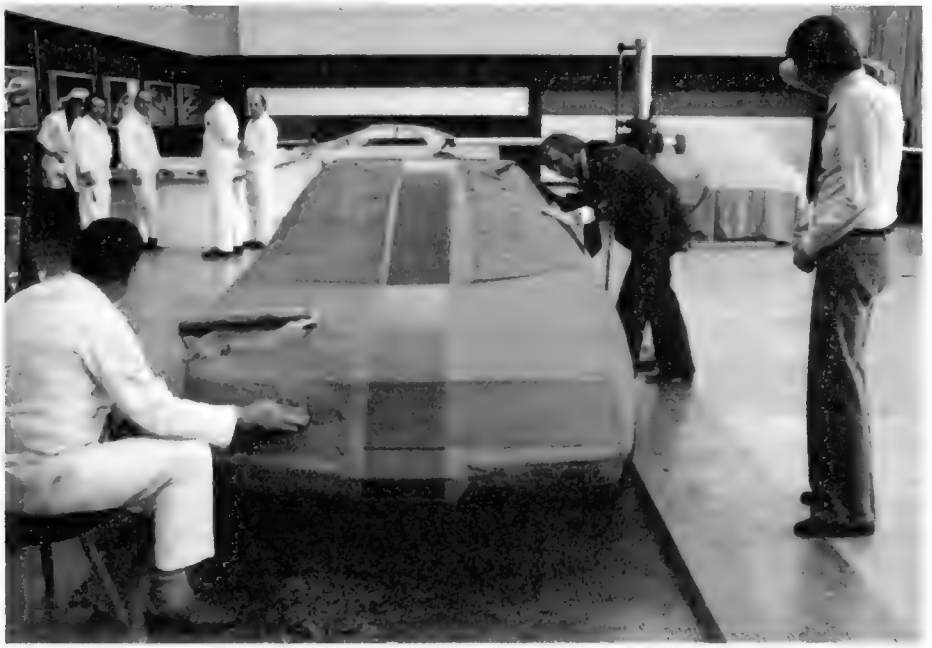
EVINRUDE

Viel Erfahrung. Viel Leistung. Mehr Spaß.

Opel-Designer Haga

drei Studios zogen ihn Glück und Neigung zu den sportlichen kleinen Kreuzern: Nova, Camaro, ab 1968 Corvette, Vega, Monza, zwischendurch Show Cars, Prototypen.

Er arbeitete dort unter Jordan und Holls, seinen Vorgängern bei Opel. Nur zweimal war er kurz in Deutschland, ehe er in Rüsselsheim begann, zuletzt zur IAA 1973. General Motors betrachtet das Gestalten von Wagen bei den Auslandtöchtern nicht als Beherrschen einer stilistischen Fremdsprache. Sehen lernen, gestalten können für die Aufgabe im gesetzten technischen Rahmen, so sieht man die Voraussetzung. „Ich habe volle Freiheit", sagt Henry G. Haga.



Prototyp-Studien entspannen das Team, Ideen wachsen am Exempel.

Freiheit

Ganz frei ist er gewiß nicht, gebunden an die ratsame Familienähnlichkeit mit Vormodellen und geprägt vom Stilmilieu, in dem er Leben und Karriere verbracht hat.

Was Henry G. Haga daraus macht, werden wir frühestens 1978 sehen können; weit ist der Weg zu einer neuen Form. Daß seine Vorgänger Gefühl für den spezifischen deutschen Markt gewonnen haben, spricht fürs System – nennen wir nur Jordans Rekord II. Mit etwa drei bis fünf Jahren auf dem deutschen Sessel kann der Chefdesigner rechnen, Wechsel soll frische Ideen bringen, doch ist es kein Schema. Abkürzung könnte sich durch Aufstieg in der US-Riege ergeben, kaum durch Abschuß, und es kann auch sein, daß jemand besonders lange im Job bleibt.

Wer glaubt, im Studio würde unablässig an Produktionsmodellen gearbeitet, der irrt; gegenwärtig entsteht ein Design abseits jeder Serienabsicht. „Damit das Team sich erholt und auf andere Gedanken kommt", sagt Henry G. Haga. So machte man unter Holls auch bereitwillig das Design des Bitter CD, nicht zu verwechseln mit Jordans Studie CD, die zum Serien-GT beitrug. In Genf stand die Stilstudie Genève, bei der IAA wird es vielleicht der Show-Wagen sein, an dem man jetzt arbeitet.

„Verkaufen muß ich meine Arbeit an den Vorstand." Da wird eine regelrechte Präsentation gemacht, Kontakte mit allen einschlägigen Abteilungen sind wichtig. Es gehört zur Arbeit; Haga zieht keine scharfe Linie zwischen Kreation und Sonstigem. Etwa die Hälfte seiner Zeit wird von Administration und paperwork geschluckt; das ist nicht schlimm.

Mit Chefs muß nicht die Mannschaft wechseln. Das Team der drei Stellvertreter ist seit vielen Jahren unverändert, Basis für Kontinuität; als rechte Hand beim Design der Amerikaner G. A. Gallion, für Innenausstattung und Administration G. Hönicke, für Technik und Karosserieentwicklung A. Becker, dazu sieben Studioleiter, Design-Gesamtbesetzung 130–135. Mitarbeiter kommen aus aller Welt: Japan, Frankreich, Holland, ein Mann aus Beirut und eine Dame aus Südafrika. Über sich hat Haga nur den Generaldirektor, John P. McCormack.

Einigkeit in Prinzipien macht die GM-Designer stark, sagt Henry G. Haga. Ein Verkaufsmann ohne Geschmack könnte da keinen Hebelarm finden wie anderwärts, GM vertritt eine Stilphilosophie. Daß Amerikanisches für Europa falsch sein kann, wird ohne weiteres zugestanden, doch in System und Generalkurs ist man sich sicher; Hagas Vorgänger lagen richtig.

„Er ist außer sich vor Freude, daß er hier arbeiten kann", sagt Ellie, und man merkt es ihm an. Seine Spezialisierung auf die kleinen US-Modelle entspricht seiner Neigung, die europäische Disziplin der Abmessungen gefällt ihm und fordert ihn heraus: „Hier muß man sehr viel können und kann sehr viel erreichen."

Wie er es erreichen will, darf er nicht in Einzelheiten sagen. Er fährt derzeit einen Commodore GS/E, fühlt sich ins Format ein, studiert die Konkurrenz, diskutiert. Sieht man einen Monza neben dem Commodore, so kann man sich einigermaßen denken, wohin die Linie läuft, aber er sagt ausdrücklich: „Das war gestern, ich arbeite für morgen." Prunk mag er jedenfalls nicht, und daß große Abmessungen das Zeichnen leichtermachen, bestreitet er glattweg: „Am kompakten Wagen zeigt sich, was man kann."

Kreist man seinen Geschmack ein, so kann man Interessantes hören. Flugzeuge findet er lehrreich, historisch haben es ihm da die schönen Rennflugzeuge der 30er Jahre angetan, er besucht gern Flugzeugausstellungen. Bei heutigen Schiffen mißfallen ihm die ausgewucherten Aufbauten, „die Rümpfe sind schön". Von Bertone hält er viel, nicht zuletzt wegen des Gefühls für Produktionsdisziplin, an Giugiaro schätzt er den Nerv für Proportionen, etliche kontinentale Marken sieht er als Gefangene ihrer traditionellen Linien, „da geht nichts weiter". Er meint, man sei verpflichtet, dem Kunden lebendige Stilentwicklung zu bieten, sie „gehört zum funktionellen Fortschritt". Er ist ein Mann lebendiger Auseinandersetzung, kein Missionar.

Die Entscheidung für einen Autobianchi ist die Entscheidung, intelligent miteinander zu verkehren.

Neu: A 112 Abarth
70 PS, von 0–100 in 12,5 sec.,
Spitze 160 km/h

Unsere Zeit verlangt einen neuen Autotyp. Ein Automobil, das es seinem Fahrer erlaubt, intelligent zu reagieren. Weil es kompakt, flink und reaktionsschnell gebaut ist. Ein Automobil, das uns allen Platz schafft. Statt ihn anderen Verkehrsteilnehmern zu nehmen.

Solch ein Automobil ist jeder Autobianchi.

Er verfügt über all das, was der Fahrer braucht, um sich dem Verkehr flexibel anzupassen. Und er läßt all das vermissen, was immer noch die meisten Wagen ausmacht: Statusdemonstration. Und übergroße Dimensionen, die das Verkehrsverhalten nicht durch Fairness bestimmen. Sondern durch Masse.

Die Entscheidung für einen Autobianchi ist mithin die Entscheidung für das intelligente Fahrverhalten, das unserer Zeit entspricht.

Autobianchi. Intelligenz statt Masse.

Die neuen Autobianchi:
Betreut von 500 Vertragswerkstätten, die Sie allerdings selten aufsuchen werden. Allen Autobianchi gemeinsam ist der niedrige Kraftstoffverbrauch, selbst bei kraftvoller Beschleunigung.

A 112
896 ccm/44 PS
ca. 140 km/h
DM 7.410,–
(empf. Richtpreis)

A 112 Elegant
mit der Technik des A 112 und der Autobianchi-Komfortausstattung
DM 7.550,–
(empf. Richtpreis)

A 112 Abarth 58 PS
982 ccm, ca. 150 km/h.
Mit der Abarth-Sport-Ausstattung
DM 8.950,–
(empf. Richtpreis)

A 112 Abarth 70 PS
1.049 ccm, ca. 160 km/h
von 0–100 in 12,5 sec
Mit der Abarth-Sport-Ausstattung
DM 9.130,–
(empf. Richtpreis)

Informationen: Walter Hagen & Co GmbH, 415 Krefeld, Pestalozzistraße 25

Wie begonnen...

...so gewonnen

Wenn Sie den Motorsport beobachten, sehen Sie mehr und mehr Wagen mit Mobil SHC-Klebern am Start.

Wenn Sie den Motorsport kennen, können Sie sich denken, warum: Es gibt heute genug Möglichkeiten, sich aus der Wertung zu katapultieren. Völlig unnötig, daß es Ihr Schmierstoff tut.

Völlig unnötig, daß Sie plötzlich vom Gas müssen, nur weil die Öltemperatur zu hoch ist oder der Öldruck zu niedrig. Mobil SHC ist vollsynthetisch. Darum schmiert es noch, wenn Mineralöl schon schäumt.

Völlig unnötig, daß Ihre Maschine plötzlich den Dienst einstellt, weil gleitende Teile plötzlich fressen. Mobil SHC hat einen 50% dickeren Schmierfilm. Der auch dann noch nicht reißt, wenn er bei Mineralöl längst gerissen ist.

Völlig unnötig, daß Sie mühevoll gewonnene Pferde wieder verlieren, weil liebevoll polierte Kanäle wieder verkoken. Denn Mobil SHC ist frei von Zusätzen zur Viskositätsverbesserung. Und was nicht da ist, kann nicht verbrennen. Und nichts verkrusten.

Und völlig unnötig, daß Kolben und Zylinder bei Kaltstarts verschleißen. Mobil SHC fließt bei Kälte besser als Mineralöl. Darum haben Sie sofort runde Schmierung. Und runden Leerlauf und runde Leistung.

Völlig unnötig also, daß Sie motorisch auch nur das Geringste riskieren, wo Sie fahrerisch schon alles riskieren müssen:

Mobil SHC ist zwar noch keine Garantie für den Sieg, aber eine der besten Bedingungen am Start.

Nicht umsonst hat Porsche Mobil SHC getestet und ausdrücklich freigegeben.

Sie erhalten Mobil SHC bei Kfz-Werkstätten und an ARAL-Tankstellen.

Mobil SHC

Härter als Sie je fahren werden.

Test intern

Aus der Testpraxis von auto motor und sport.

Weißer geht's nicht

Gerade recht zum Einstand des Frühlings erhielt die Redaktion einen Testwagen, in dem sich die Strahlen der Frühjahrssonne so recht genießen lassen: Ein VW-Cabrio, das sich von seinen serienmäßigen Brüdern freilich beträchtlich unterscheidet.

Der Käfer ist in blendendem Weiß gehalten, besitzt ein ebenfalls weißes Verdeck und mit weißem Leder überzogene Sitze — selbst die Leichtmetallfelgen sind weiß lackiert. Das Cabrio, das auf den Straßen beträchtliches Aufsehen erregt, ist mit einem auf 85 PS gebrachten Motor ausgerüstet und entstammt einer Sonderserie, die vom Autohaus Nordstadt in Hannover gefertigt wird. Stückpreis: 25 000 Mark — der Verkauf läßt nichts zu wünschen übrig.

Sonderfall: Nordstadt-Cabrio.

Alten auto motor und sport-Lesern ist der Name Nordstadt übrigens nicht unbekannt: Es handelt sich um die Firma, die einst einem Käfer das 210 PS starke 2,7 Liter-Triebwerk des Porsche Carrera einpflanzte — als Mittelmotor vor der Hinterachse (auto motor und sport 21/1973). Auch von diesem Auto will Nordstadt jetzt eine kleine Serie auflegen.

Schleudertrauma

Kleine Ursache, große Wirkung — diese Weisheit fand auto motor und sport-Fotograf Elmar Thoma bestätigt. Thoma war mit dem Dauertest-Golf auf der Autobahn von Karlsruhe nach Stuttgart unterwegs und lief auf eine Schlange stehender Autos auf. Zwar gelang es ihm, rechtzeitig hinter dem letzten Wagen zum Stehen zu kommen — seinem Nachfolger indessen reichte der zur Verfügung stehende Bremsweg nicht mehr ganz: Er fuhr, wenn auch mit nur noch geringer Geschwindigkeit, auf den stehenden Dauertestwagen auf.

Thoma, angeschnallt und mit Kopfstützen bestens für solche Fälle gerüstet, trug — so meinte er jedenfalls zunächst — keinerlei Blessuren davon. Am folgenden Tag stellten sich jedoch kräftige Kopfschmerzen ein; der Arzt diagnostizierte ein sogenanntes Schleudertrauma, und Thoma erschien einige Tage lang mit einer überdimensionalen Halsbinde, die den schmerzenden Kopf in Ruhestellung verharren ließ.

Kleine Tücken: Sportwagen im Vergleich.

Starke Stücke

Ein umfangreiches Arbeitsprogramm hat die Testabteilung von auto motor und sport derzeit zu bewältigen: Vier Sportwagen der Spitzenklasse treten in einem großen Vergleichstest gegeneinander an. Die Kandidaten — Alfa Romeo Montreal, BMW 3.0 CSi, Mercedes 280 SLC und Porsche 911 S — repräsentieren zusammengenommen einen Wert von über 150 000 Mark und sind gemeinsam 755 PS stark.

Kein Wunder, daß sich die vier in der Redaktion großer Beliebtheit erfreuen — auch wenn sie teilweise für kleinere Ärgernisse sorgten. Im Montreal beispielsweise ist ständig ein aufmerksamer Blick auf die Nadel der Benzinuhr notwendig, denn dieses Auto verfügt wegen des knapp bemessenen Tanks über einen ziemlich geringen Aktionsradius.

Ein Redakteur, die frühzeitig blinkende Kontrollleuchte ungläubig mißachtend, blieb denn zu später Stunde auch prompt auf freier Wildbahn liegen. Über die Hilfsbereitschaft anderer Autofahrer konnte er sich freilich nicht beklagen: Schon nach wenigen Minuten hielt ein Audi-Fahrer neben dem italienischen Sportwagen und half bereitwillig mit fünf Litern Benzin aus.

Gleich mehrmals blieb der Porsche stehen — allerdings nicht wegen Benzinmangels. Eines Morgens schlug der Motor beim Anlassen zurück, wodurch der Luftmengenmesser der K-Jetronic klemmte — daraufhin gab das Sechszylinder-Triebwerk keinen Ton mehr von sich. Dasselbe Mißgeschick ereilte den Porsche noch mehrmals — etwa beim Gasgeben an einer Ampel.

Einen besonderen Gag leistete sich der Mercedes-Testwagen, der mit der auf Wunsch lieferbaren Zentralverriegelung ausgerüstet war: Als der Fahrer kurz ausstieg und die Tür zuschlug, verriegelte die Automatik beide Einstiegsöffnungen — ohne Zutun des Wagenschlüssels, denn dieser steckte noch im Zündschloß. Da das Mißgeschick auf dem Porsche-Versuchsgelände in Weissach passierte, konnte schnell Abhilfe geschaffen werden: Ein Porsche-Mechaniker knackte den Mercedes fachmännisch innerhalb weniger Minuten.

Schnelles Ende?

HR-Reifen im Schnelllauftest: Probleme bei hohen Geschwindigkeiten.

Starke Motoren und sensible Fahrwerke, moderne Schnellstraßen sowie wachsende Ansprüche an Komfort und Wirtschaftlichkeit haben die Anforderungen an das kompromißbeladene Konstruktionselement Reifen ständig höher geschraubt.

Diesen Ansprüchen war der konventionelle, verhältnismäßig einfach zu fertigende Diagonalreifen bald nicht mehr gewachsen, so daß die Reifenhersteller zur aufwendigeren Gürtelbauweise übergehen mußten – jenem Reifentyp also, bei dem zwischen den radial von Wulst zu Wulst verlaufenden Karkassenfäden und der Lauffläche ein stabilisierender „Gürtel" angeordnet ist.

Um sie an die unterschiedlichen Fahrzeugbedingungen optimal anzupassen, werden Gürtelreifen in drei verschiedenen Kategorien hergestellt: SR für Geschwindigkeiten bis 180 km/h, HR bis 210 km/h und VR über 210 km/h. Unterschiede ergeben sich auch aus dem verwendeten Gürtelmaterial: Während zunächst der Textilgürtel dominierte, wird heute allgemein der

Foto: Seufert

HR-Reifen im Schnellauftest

Stahlgürtelreifen bevorzugt. Bei ihm sind die prinzipiellen Vorteile besonders ausgeprägt.

Aber der auf breiter Front einsetzende Trend zum Stahlgürtel hat auch Konstruktions- und Fertigungsprobleme mit sich gebracht, mit denen offensichtlich nicht alle Hersteller gleich gut fertig werden. Der Öffentlichkeit wurden sie spätestens bekannt, als Anfang dieses Jahres Unfälle Schlagzeilen machten, die von platzenden Stahlgürtelreifen des Typs Metzeler Monza Steel verursacht worden waren.

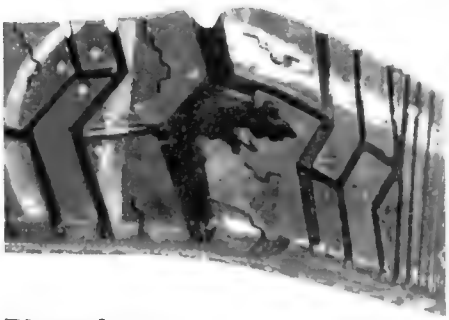
In diesem Zusammenhang verdient die Tatsache Beachtung, daß für Reifen zwar gewisse Maß- und Tragfähigkeitsnormen, nicht aber behördlich verordnete Bauart-Vorschriften bestehen. Im Gegensatz beispielsweise zur Fahrzeugbeleuchtung ist es beim lebenswichtigen Bauteil Reifen allein der Selbstverantwortlichkeit der Hersteller überlassen, welche Qualitäten ein Reifen hat und welche nicht.

Allerdings haben die Automobilfirmen insofern eine Sicherung eingebaut, als sie Reifen, die für die Erstausrüstung vorgesehen sind, strengen Freigabe-Prüfungen unterziehen: Nur solche Pneus gelangen an die Montagebänder, die neben den geforderten Fahr- und Komforteigenschaften ausreichende Sicherheitsreserven gegen Platzen bei hohen Geschwindigkeiten garantieren. Auf dieses beruhigende Gütesiegel verzichtet jedoch, wer im Ersatzgeschäft Reifen ohne ausdrückliche Werksfreigabe kauft.

auto motor und sport untersuchte deshalb im Rahmen eines umfangreichen Testprogramms, wie es um die für die Fahrsicherheit so bedeutsame Schnellauftüchtigkeit von Stahlgürtelreifen bestellt ist. Die Prüfbedingungen entsprachen dabei den von anspruchsvollen Autoherstellern praktizierten: eine Stunde „Warmlauf" mit 210 km/h, danach alle zehn Minuten Steigerung um 10 km/h. Die Belastung des Reifens wurde entsprechend der Dimension 175 HR 14 und dem auf 2,5 atü eingestellten Luftdruck beim kalten Reifen auf 405 kg einjustiert, was wegen der gekrümmten Berührungsfläche mit der Trommel einer tatsächlichen Radbelastung von 475 kg entspricht.

Die Radstellung zur Trommel war normal, auf erschwerende Bedingungen wie Sturz (Kantenlauf) oder Vorspur (Schräglauf) wurde also verzichtet. Neben der Geschwindigkeit wurden als ergänzende Meßwerte die Luftdruckzunahme infolge Erwärmung sowie der Rollwiderstand registriert. Geprüft wurden sowohl fabrikneue als auch gefahrene Reifen.

Wie die Tabelle zeigt, ergeben sich in der Schnellauftüchtigkeit der einzelnen Fabrikate unerwartet große Unterschiede: Der Conti verfehlte das Klassenziel – eine Stunde mit 210 km/h – glatt, der Goodyear und der Uniroyal konnten es immerhin fast erreichen. Ausreichende HR-Qualitäten können dagegen dem Michelin und dem Phoenix bescheinigt werden, und hervorragende Hochgeschwindigkeitseignung besitzen fraglos der Dunlop und der Pirelli. Sie können mit klaglos überstandenen 250 km/h sogar schon weitgehend VR-Ansprüche erfüllen. Auffallend bei diesen beiden Reifen sind die gegenüber den anderen Testkandidaten deutlich geringere Druckzunahme und die niedrigeren Rollwiderstandswerte, was auf weniger Walkarbeit schließen läßt.



Phoenix
Geschnittener Stahlgürtel. Defekt nach 2 Minuten mit 230 km/h: Stollenausbruch und Gürtelkantenlösung.

Dies wurde beim Test auch schon optisch deutlich, denn während sich bei den guten Schnelläufern nur ein schwacher Rollwulst bildete, verformte sich der Conti fast am ganzen Umfang zu einem Vieleck. Außerdem war bei einigen Reifen eine unerwünschte Veränderung der Kontur durch Hochkommen der Schultern zu beobachten.

Aufschlußreich waren auch die teilweise beträchtlichen Unterschiede zwischen neuen und bereits gefahrenen Reifen: Ganz offensichtlich verlieren Reifen mit zunehmendem Alter erheblich an Strukturfestigkeit. Das sollte ebenso berücksichtigt werden wie die Tatsache, daß in der Praxis die Reifen je nach Achskonstruktion durch Sturz und Schräglauf, durch Antriebs- und Bremskräfte sowie durch die Unebenheiten der Fahrbahn noch zusätzlichen Beanspruchungen unterworfen sind.

Es erhebt sich natürlich die Frage, wie derart gravierende Unterschiede bei Reifen ein und derselben Geschwindigkeitskategorie auftreten können.

Zweifellos sind es neben unterschiedlichen Konstruktionsauffassungen wie

Fabrikat	Laufdauer in Minuten mit 210 km/h neu	210 km/h alt*	220 km/h neu	220 km/h alt*	230 km/h neu	230 km/h alt*	240 km/h neu	240 km/h alt*	250 km/h neu	250 km/h alt*	260 km/h neu	260 km/h alt*	Rollverluste in PS am Ende des 210 km/h-Laufs	Luftdruck in atü am Ende des 210 km/h-Laufs
Continental TS 772	21	4											9,0	3,38
Dunlop Sp Sport D1	60	60	10	10	10	10	10	10	7	10		2	5,9	3,24
Goodyear G 800 Grand Prix	57	4											8,3	3,50
Michelin XAS	60	11	10		1								6,5	3,30
Phoenix 2010 S	60	32	10		2								7,6	3,29
Pirelli CN 36 SM	60	60	10	10	10	10	10	3	10		1		6,1	3,19
Uniroyal Rallye 240	58	13											8,6	3,41

* Laufstrecke ca. 3000 km

Ist der Dunlop SP ein Langlaufreifen oder ein Sicherheitsreifen? Ja.

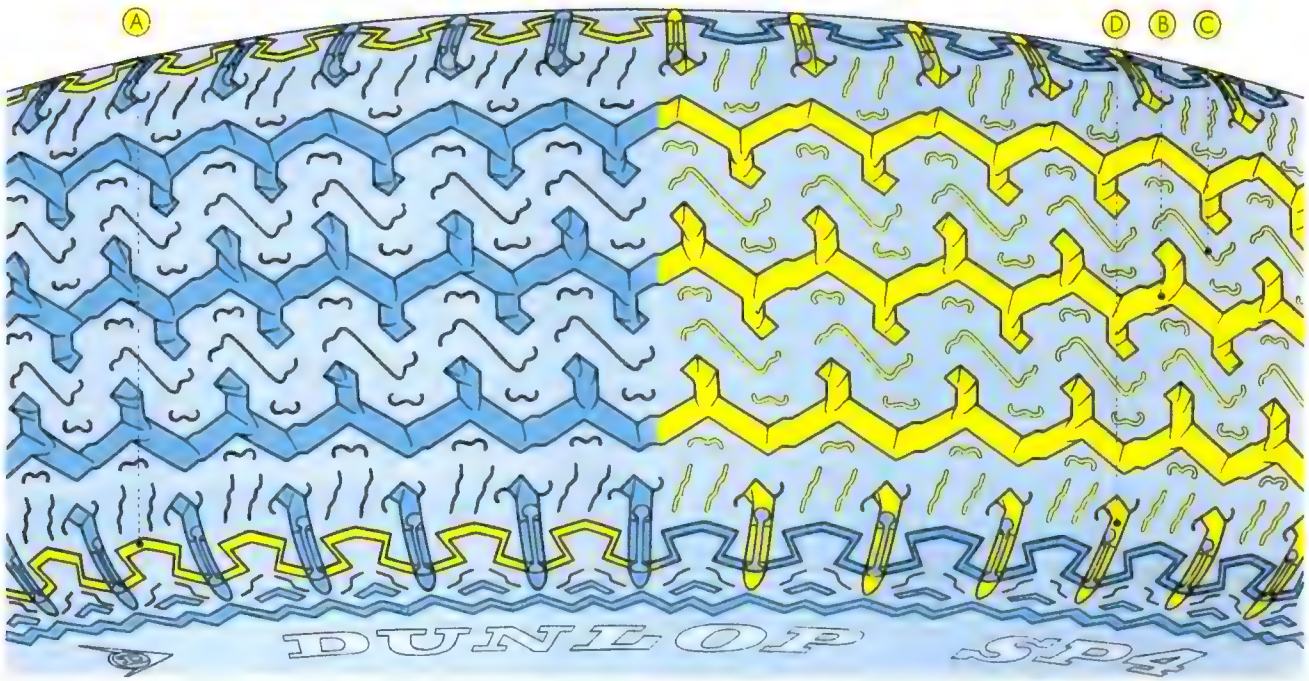


Abb. 1a: Ein Langlaufreifen ist der Dunlop SP, weil wir z. B. diese Entkupplungsrillen Ⓐ eingebaut haben. Das ist eine Erfindung, die den Abrieb in Kurven, einen der Hauptgründe für Reifenverschleiß, bekämpft.

Abb. 2a: Ein sicherer Reifen ist der Dunlop SP, weil er breitere Nuten Ⓑ, zahlreiche Lamellen-Schnitte Ⓒ und an der Reifenschulter Entwässerungsdüsen Ⓓ aufweist. Aqua-Jets genannt.

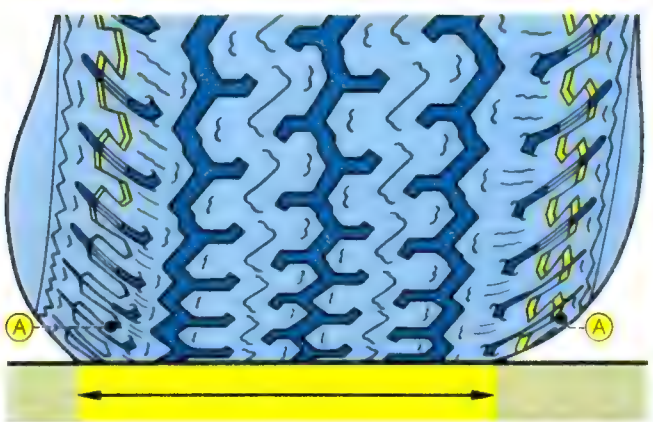


Abb. 1b: Die Entkupplungsrillen Ⓐ kuppeln in der Kurve die Lauffläche von der Reifenschulter ab. Der Dunlop SP liegt dadurch breiter auf. Und die Reifenschulter paßt sich zwangloser der Straße an. Unser Reifen wandert deshalb nicht so stark wie Reifen ohne Entkupplungsrillen. Resultat: weniger Abrieb an der Reifenschulter. Mehr Kilometer für den Reifen.

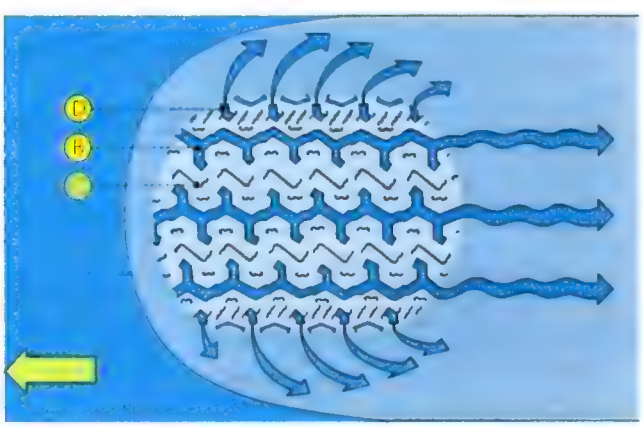


Abb. 2b: Während die Nuten Ⓑ mehr Wasser aufnehmen können und für eine wirksame Entwässerung in Fahrtrichtung sorgen, leiten die Aqua-Jets Ⓓ, wie die Entwässerungsdüsen genannt werden, das Wasser aus der Schulter zusätzlich zur Seite ab. Die Lamellen-Schnitte Ⓒ zerhacken den restlichen Wasserfilm der Straße. All das bewirkt eine hervorragende Naßhaftung des Dunlop SP.

Dank der beschriebenen Eigenschaften kann sich unser Reifen einerseits mit den renommiertesten Langlaufreifen vergleichen*.

Andererseits bietet er ungewöhnlich viel Sicherheit, vor allem in der Naßhaftung und im Aquaplaning-Verhalten.

Sie sehen: Ein wirtschaftlicher Reifen wie der Dunlop SP kann durchaus auch sicher sein.

*) Dies beweisen unsere ständigen Langlauf-Konvoitests. Zwei Fahrzeuge gleichen Typs, eines mit Dunlop SP Stahlgürtel bereift, eines mit dem anerkannt besten Langlaufreifen der Konkurrenz. Alle 2000 km elektronische Messungen an den gleichen Abriebstellen. Resultat: Die Langlaufleistungen des Dunlop SP waren im Durchschnitt gleich gut oder besser.

DUNLOP SP

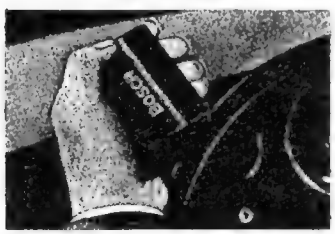
Dunlop SP, das Stahlgürtel-Ass. Der Langlaufreifen mit dem Sicherheitsprofil.

Wie lange noch wollen Sie Ihr Garagentor von Hand öffnen?

Funken Sie sich in Ihre Garage

Der Bosch-Garagentor-Antrieb öffnet und schließt Ihr Garagentor auf Knopfdruck. Aus dem Auto heraus. Leistungsstark. Sicher. Wartungsfrei. Dazu preiswertes Zubehör. Einfache Montage. Sicherheitscodierung und Zweifrequenz-Verfahren schützen Ihr Garagentor vor unbefugtem Öffnen.

...mit dem Bosch-Garagentor-Antrieb



Bequem ...
Ihr Garagentor-Antrieb gibt Bequemlichkeit, die Sie in anderen Bereichen für selbstverständlich halten.
... bei jedem Wetter ...
Ihr Bosch-Garagentor-Antrieb funktioniert immer. Bei Wind, Regen, Schnee und Eis.

... und sicher für Sie und andere.
Sie müssen nicht mehr zwischen Tor und Wagen hin und her hasten und dadurch den Straßenverkehr und sich selbst gefährden.

BOSCH

Robert Bosch GmbH,
Geschäftsbereich Eisemann,
7 Stuttgart 1,
Rosenbergstraße 61

Coupon

Ich bitte um Informationsmaterial über den Bosch-Garagentor-Antrieb.

1GTTO

Name _____

Ort _____

Straße _____

Continental
Geschnittener Stahlgürtel.
Defekt nach 21 Minuten mit 210 km/h: totale Protektorablösung und Gürtelriß.

Dunlop
Gefalteter Stahlgürtel.
Defekt nach 7 Minuten mit 250 km/h: Seitenwandablösung von Karkasse.

Goodyear
Geschnittener Stahlgürtel.
Defekt nach 57 Minuten mit 210 km/h: beginnende Gürtelkantenlösung.

HR-Reifen im Schnellauftest

Betonung des Komforts, der Langlebigkeit oder der Lenkexaktheit nicht zuletzt die Herstellungskosten, die hier eine wesentliche Rolle spielen.

Denn wie die von Testreifen angefertigten Abschnitte beweisen, unterscheiden sich moderne Stahlgürtelreifen im Aufbau zum Teil erheblich voneinander, wobei es in bezug auf die Schnellauftüchtigkeit sehr wesentlich auf die Gürtelausführung ankommt.

Am einfachsten und deshalb am billigsten ist der sogenannte geschnittene Gürtel, bei dem zwei Stahlcordlagen so zwischen Karkasse und Lauffläche liegen, daß sich die Stahlfäden kreuzen und ihre Schnittkanten in den Reifenschultern enden. Diese hauptsächlich bei SR-Reifen gebräuchliche Bauart wird bei den höher beanspruchten HR-Reifen dann besonders kritisch, wenn der Gürtel sehr breit ausgeführt wird, wenn er also weit in die ohnehin als Problemzone geltende Schulterpartie hineinreicht.

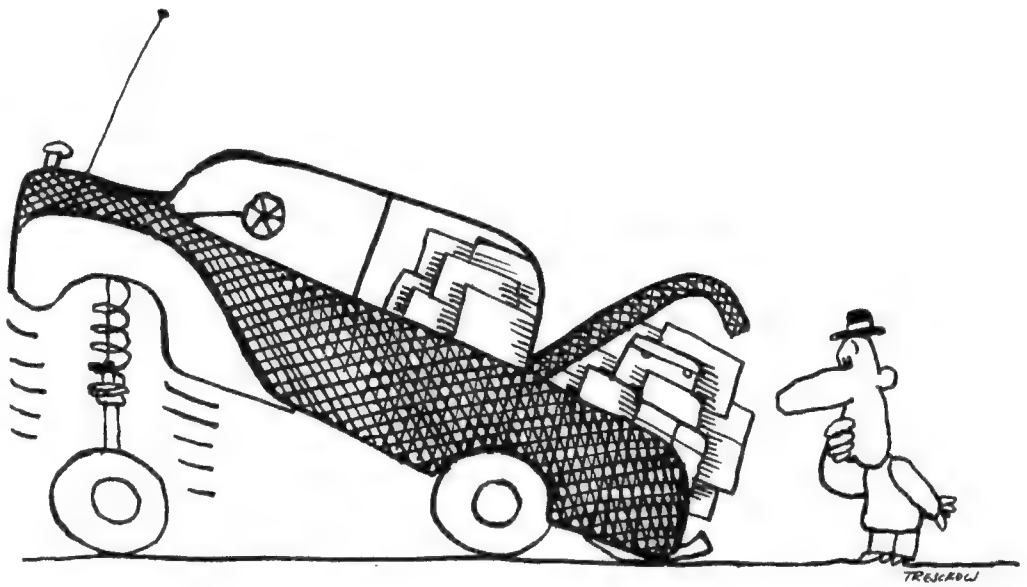
Besser, aber auch teurer sind an den Kanten umgelegte, sogenannte Faltgürtel (Dunlop) oder geschnittene Gürtel, die mit zusätzlichen in Umfangsrichtung verlaufenden, die Stahlgürtelkanten überlappenden Nylonabdeckungen versehen sind (Pirelli, Uniroyal).

Eine andere Gürtelbauart weist der asymmetrische Michelin XAS auf: Hier ist über dem ersten, breiten Gürtel, eine schmalere, in der Mitte geteilte Gürtellage angeordnet, deren Trennlinie von einem dritten Stahlcordstreifen umgeben ist. ▷

Wenn Ihr PKW öfter mal LKW ist und manchmal sogar Lastzug: Niveaulift* von Sachs.

Gabler

*Egal, ob Sie Schlachtvieh, Farbtöpfe, Teppichrollen oder nur einen Koffer zuviel mitnehmen müssen – der Niveaulift-Stoßdämpfer von SACHS ist leicht durch Luftdruck auf die spezielle Heckbelastung eingestellt.



SACHS

Fichtel & Sachs AG, Schweinfurt.
Über 40 Jahre Stoßdämpfererfahrung.

Damit Ihr Wagen waagrecht bleibt.

HR-Reifen im Schnellauftest

Welche Bedeutung diese von außen unsichtbaren Details für die Praxis haben können, wurde auf dem Prüfstand nur zu deutlich: Während einige Reifen praktisch ohne vorherige Ankündigung schlagartig zerplatzten, kündigte sich bei den aufwendigeren Konstruktionen das nahende Ende zunächst durch einen rauher werdenden Lauf und dann durch Wegfliegen einzelner Profilstücke an. Ein aufmerksamer Fahrer hätte in einem solchen Fall also durchaus die Chance, sein Fahrzeug rechtzeitig anzuhalten, da der luftgefüllte Reifenunterbau einschließlich des Gürtels erhalten bleibt.

Auf jeden Fall lassen die Ergebnisse des Schnellauftests ein gewisses Unbehagen aufkommen, zumal die Prüfbedingungen keineswegs unrealistisch hart angesetzt waren.

Daß es in der Praxis trotzdem nicht häufiger zu reifenbedingten Unfällen kommt, liegt einfach daran, daß das Geschwindigkeitspotential – in diesem Fall von HR-Reifen – nur selten voll ausgenutzt wird.

Andererseits hat der Test einmal mehr gezeigt, daß der Bereifung gar nicht genug Aufmerksamkeit geschenkt werden kann.

Auf korrekten Luftdruck und gewissenhafte Einhaltung der zulässigen Achslast zu achten sollte deshalb ebenso eine Selbstverständlichkeit sein wie der Entschluß, beim Reifenkauf nur solche Exemplare zu nehmen, die vom Autohersteller ausdrücklich für das betreffende Modell freigegeben sind.

Helmut Eicker

Michelin
Geschnittener Stahlgürtel mit zusätzlicher Stahlcord-Abdeckung. Defekt nach 1 Minute mit 230 km/h: Seitenwand-ablösung von Karkasse.

Pirelli
Geschnittener Stahlgürtel mit dreifacher Nylon-Abdeckung. Defekt nach 1 Minute mit 260 km/h: beginnende Gürtelkantenlösung.

Uniroyal
Geschnittener Stahlgürtel mit doppelter Nylon-Abdeckung. Defekt nach 58 Minuten mit 210 km/h: starke Gürtel-kantenlösung.

So schön es ist, daß man heute die Haare länger tragen und in die Stirn kämmen kann...

...so hat es doch einen Nachteil: Beginnender Haarausfall wird dabei leicht übersehen.

Haarausfall beginnt immer ganz harmlos.

In den meisten Fällen ist Haarausfall die Folge von Ernährungsstörungen in der Kopfhaut, die sich im Anfangsstadium kaum feststellen lassen. Diese Störungen bringen die Lebenskraft der Haarorgane in einem langsam fortschreitenden Prozeß zum Erliegen.

Dieser Prozeß wird durch die tägliche Zufuhr der Biologischen Haarnahrung NEO-Silvikrin aufgehalten.

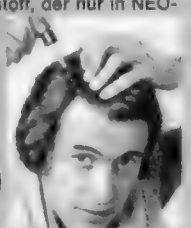
Die Nähr- und Aktivierungsstoffe dieses Präparates gelangen in das Gewebe der Kopfhaut, das die Haarkeime umgibt. Ein spezieller Aktivierungsstoff, der nur in NEO-Silvikrin enthalten ist, dringt bis ins Innere der Haarkeime ein. Kümmernde und erschöpfte Haarwurzeln können sich wieder von Grund auf erholen.

Statt feiner Flaumhaare kann wieder kräftigeres Haar nachwachsen.

Die noch lebensfähigen Haarwurzeln des Flaumhaares erhalten durch die Biologische Haarnahrung neue Wachstumsimpulse, denn NEO-Silvikrin mobilisiert den Zellstoffwechsel in den Haarkeimen.

Das Haar wird gekräftigt, wächst willig und erhält seine ursprüngliche Struktur zurück.

NEO-Silvikrin befreit die Kopfhaut von Schuppen jeder Genese und beugt der Bildung neuer Schuppen vor.



Jeder Tropfen NEO-Silvikrin hat die Kraft, Hunderte von haarbildenden Zellen zu aktivieren.

Das Silvikrin-Programm:
NEO-Silvikrin-Konzentrat
Silvikrin Biolog. Haarwasser
Silvikrin Shampoo-med
Neu: Silvikrin Biolog. Haar-Schaum
gibt Männerhaar Struktur und Fulle.

75 © HAHN
DR. CARL HAHN GMBH + CO. DÜSSELDORF

Nebensache

Kurztest Zastava 1100: preiswerter fünftüriger Fiat 128-Ableger aus Jugoslawien.

Seit einem Jahr offeriert Fiat im Bundesgebiet ein Modell, dem auf den ersten Blick gute Verkaufschancen eingeräumt werden mußten: den fünftürigen Zastava 1100.

Die Absatzzahlen des in Jugoslawien gefertigten Fiat 128-Ablegers zeigen jedoch, daß Autos aus östlichen Landen auf dem deutschen Markt selbst dann einen schweren Stand haben, wenn sie zu einem günstigen Preis und von einer gut eingeführten Vertriebsorganisation angeboten werden: Im Bundesgebiet fand der Zastava 1100 seit seiner Präsentation im Juni 1974 erst 900 Abnehmer.

Gebaut wird der Zastava in den Crvena-Werken im jugoslawischen Kragujevac, einer 1853 gegründeten ehemaligen Kanonengießerei. 1973 wurden in dem größten Industriewerk Jugoslawiens 200 000 Autos von 27 000 Beschäftigten produziert, 1976 sollen laut Plan 350 000 Wagen vom Band rollen.

Als Vertriebsorganisation für den Ost-Import fungiert die Deutsche Fiat AG (Heilbronn) mit ihren 1400 Kundendienst-Stationen, in deren Programm der Zastava voll integriert ist.

Technisch basiert der Zastava auf dem 1969 vorgestellten und inzwischen in mehr als zwei Millionen Exemplaren gebauten Fiat 128. Von dem Turiner Fronttriebler übernahm der Zastava die komplette Mechanik sowie das vorne quer eingebaute 55 PS-Triebwerk. Auch das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung aller Räder und das Bremssystem mit zwei unabhängigen Bremskreisen und Scheibenbremsen vorn stammen vom Fiat 128. In Leistung, Fahrverhalten und Komfort entspricht der Zastava somit weitgehend den Turiner Ur-Modellen.

Den jugoslawischen Lizenzbau zeichnet jedoch etwas aus, was im breitgefächerten Fiat 128-Angebot nicht zu finden ist, nämlich eine fünfte Tür. Dieses Accessoires stempelt den Zastava zu einem zeitgemäßen Auto, denn die Neuerscheinungen der letzten Zeit wie VW Golf, Audi 50 oder VW Polo sind gleichfalls als Hinterlader konzipiert. ▷

Äußerlich unterscheidet sich der Zastava durch die Heckklappe vom Fiat 128.

Fotos: Seufert

Tabac Original
Der individuelle Duft

Tabac Original Deodorant gibt Frische für einen langen Tag
Tabac Original Anti-Transpirant hemmt Achselnässe für viele Stunden

Mäurer + Wirtz

In der vermehrten Zulademöglichkeit liegt der wesentliche Unterschied zwischen dem Turiner Basismodell und seiner östlichen Variante. Die Rücksitzbank des Zastava läßt sich problemlos umklappen, und es entsteht ein geräumiger Stauraum mit kombiähnlichem Charakter, in dem sich auch sperrige Dinge transportieren lassen. Bei normaler Rücksitzstellung verfügt der Zastava über einen Gepäckraum von 244 Litern (nach auto motor und sport-Norm). Wird die hintere Bank umgeklappt, vergrößert sich der Laderaum exakt um das Doppelte.

Keine gute Benotung verdient die Ausstattung des Zastava. Die schwarzen Kunststoffsitze — eine Alternative wird

Bei umgeklappter Rücksitzbank verfügt der jugoslawische Zastava über einen geräumigen Stauraum.

nicht angeboten — sind im Winter und im Sommer lästig und sorgen für eine unwohnliche Atmosphäre im Fahrgastraum.

Auch fehlen dem Zastava einige nützliche Extras, die heutzutage zumindest gegen Aufpreis lieferbar sein sollten. Dazu zählen neben einem elektrischen Scheibenwascher anstelle der Gummipumpe im Fußraum, Bremskraftverstärker, Rückfahrleuchten, Wasserthermometer, heizbare Heckscheibe und ein Heckscheibenwischer. Die meisten dieser Details liefert Fiat zumindest gegen ein entsprechendes Aufgeld für die Turiner Modelle. Ebenfalls Kritik verdient die unexakte Schaltung.

Günstige Offerte

Mit seinem Preis von DM 7760,— liegt der fünftürige Zastava heute 230 Mark unter dem Richtpreis des billigsten Fiat 128, der allerdings drei Türen und zehn PS weniger zu bieten hat. Die dreitürige Kombi-Version des Fiat 128 ist 1 030 Mark teurer.

Den Vergleich mit der Konkurrenz muß der Zastava ebenfalls nicht scheuen: Der billigste Fünftürer von Chrysler, der Simca 1100 LS, steht mit 8698,— DM in den Preislisten. Der Ostblockler kann hier zweifellos auftrumpfen, denn er blieb von den inflatorischen Preissteigerungen der jüngsten Zeit ausgenommen und wird heute noch zum gleichen Preis wie im Juli 1974 gehandelt.

Doch nicht nur vom Anschaffungspreis her stellt der Zastava ein Objekt dar, das interessant für rechnende Automobilisten ist. In den Unterhaltskosten erweist sich der Jugoslawe ebenfalls als ökonomisch. Fiskalisch und versicherungsmäßig liegt das 1116 ccm 55 PS-Aggregat in günstigen Klassen und verursacht demgemäß nur geringe Fixkosten.

Bei den variablen Kosten sorgt der in Anbetracht der Fahrleistungen günstige Benzinverbrauch für Wirtschaftlichkeit. Der Testverbrauch von 8,9 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer stempelt den Fünftürer zu einem guten Futterverwerter. Gegen Rost wird der Zastava gleichermaßen wie alle in Deutschland verkauften Fiat-Modelle geschützt und serienmäßig mit Hohlraumversiegelung und Unterbodenschutz ausgeliefert.

Ein großer Anfangserfolg war dem Zastava auf dem deutschen Automarkt nicht beschieden. Wenn aber die Herstellungskosten für Automobile in den westlichen Industrienationen mit unverändertem Tempo in die Höhe klettern, dann könnte der jugoslawische Fiat-Ableger — sofern die östlichen Planwirtschaftler in der Lage sind, den Preis weiterhin konstant zu halten —, zum Spätstarter werden und seine jetzige Nebenrolle verlassen.

Klaus Wießmann

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80 x 55,5 mm, Hubraum 1116 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Leistung 55 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 49,3 PS/Liter, maximales Drehmoment 8,1 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000 U/min) 11,11 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6,5 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter, Ölinhalt Motor 3,35 Liter, 1 Weber Fallstromvergaser 32 JCEV, 38 Liter-Benzintank im Heck.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,583 (14,61), II. 2,253 (9,19), III. 1,454 (5,93), IV. 1,042 (4,25), R. 3,714 (15,14), Achsantrieb 4,077.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen, Querblattfeder, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Felgen 4½ J x 13, Gürtelreifen Michelin zX 145 SR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2449 mm, Spur 1304/1320 mm, Außenmaße 3836 x 1590 x 1372 mm, Innenbreite vorn 1270 mm, hinten 1270 mm, Innenhöhe vorn 890 mm, hinten 860 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 520 mm, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 244 Liter, bei umgelegter Rücksitzbank 488 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 855 kg (davon Vorderachse 520 kg, Hinterachse 335 kg), Gewichtsverteilung 60,8 : 39,2, zulässiges Gesamtgewicht 1235 kg, Zuladung 380 kg, Personenindexzahl 4,5, Leistungsgewicht 15,5 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	**144,0 km/h**
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 60 km/h	**6,8 s**
0 bis 80 km/h	**11,3 s**
0 bis 100 km/h	**18,5 s**
0 bis 120 km/h	**31,5 s**
1 km mit stehendem Start	**39,1 s**
Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)	
40 bis 80 km/h	**16,2 s**
40 bis 100 km/h	**26,8 s**
40 bis 120 km/h	**41,9 s**
1 km ab 40 km/h	**41,8 s**

VERBRAUCH

Testverbrauch (Super) . 8,9 L/100 km

RICHTPREIS

Limousine fünftürig . . . DM 7760,—

SH 5/411

Es ist ein kleiner Unterschied, ob Sie Ihr Motorenöl so nachfüllen. Oder so.

Wir sind gegen die Kleckereien. Und dafür, daß Ihre sauberen Sachen sauber bleiben. Also haben wir eine Öldose entwickelt, die einige Ideen besser ist.

Sie schrauben den Deckel auf und ziehen mit ihm ein Plastikrohr aus der Öldose: den Einfüllrüssel. Schon können Sie das Öl einfüllen – schnell und sauber, ohne zu kleckern und ohne sich umständlich zu bücken.

Brauchen Sie nicht die gesamte Menge, schieben Sie den Einfüllrüssel mit dem Deckel in die Dose zurück. Kein Tropfen Shell Super Motor Öl geht verloren. Diese einzigartige Nachfülldose können Sie unbesorgt zu Hause aufbewahren oder in Ihrem Kofferraum. Sie läuft nicht aus und ist immer zur Hand.

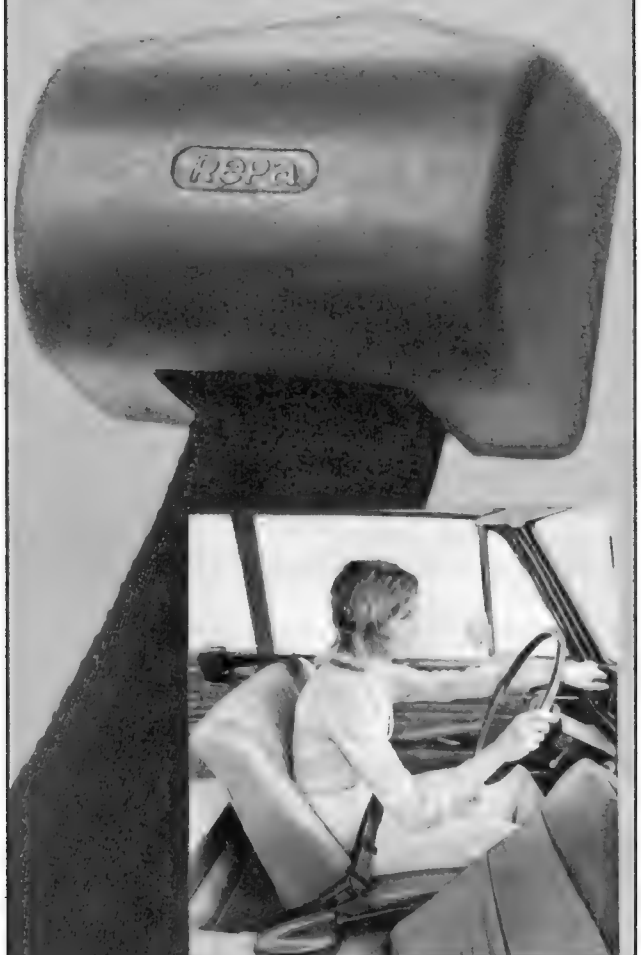
Bei Shell ist auch das Selbsttanken leicht geworden. Das Einkaufen: Im Shell Shop bekommen Sie geprüftes Autozubehör, Batterien, ein großes Reifenangebot, erstklassige Autokarten und, und, und . . .

Sie sehen: Wir bemühen uns um den kleinen Unterschied. Auch an Ihrer Shell Tankstelle.

Shell.
Auch im Kleinen groß.

In Ihren Wagen paßt kein Automatik-Gurt? Das ist vorbei!

REPA minimatic bringt Automatik-Komfort in jedes Auto

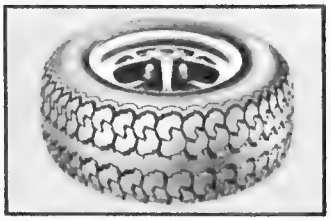


REPA, der größte Automatikgurt-Hersteller entwickelte die kleinste Gurtautomatik! Nie war Sicherheit bequemer! Nun sind Handbremse, Radio oder Handschuhfach nicht mehr unerreichbar, nur weil sich aus Platz- und Konstruktionsgründen keine Automatikgurte einbauen lassen.
REPA minimatic 3-Punkt-Automatikgurte bieten Ihnen mehr Bewegungsfreiheit, mehr Sicherheit!
REPA gibt's bei Ihrem Autozubehörhändler – oder schreiben Sie uns!
REPA Feinstanzwerk, 7071 Alfdorf, Tel. 07172-12-1

Nachrichten aus der Technik

Neue 70er Gürtelreifen

In der HR-Version (für Geschwindigkeiten bis 210 km/h) werden mit 70er Querschnitt vier neue Dimensionen (185/70 HR 13, 185/70 HR 14, 195/70 HR 14, 205/70 HR 14) des Stahlgürtelreifens Goodrich GT 300 Steel angeboten. Der Unterbau des Radial-Pneus besteht aus einer Zweilagenkarkasse aus Rayon und zwei Stahlgürtellagen. Auffallend ist beim GT 300 Steel das bis weit in die Reifenschulter reichende Profil.



Fiat 127 mit vier Türen

Seit kurzer Zeit gibt es den Fiat 127 nun auch mit vier Türen. Der Stabilität wegen wurde statt der großen Heckklappe nur die normale Kofferraumklappe installiert. Die viertürige Kleinlimousine wird ausschließlich in der stärkeren Version mit 45 PS zum Preis von 7290 Mark angeboten.

Preiswerter Viertürer: Fiat 127.

Reifen-Platzer

Schwere Unfälle infolge platzender Reifen häufen sich in letzter Zeit. Die neue, spikelose Winterreifen-Generation hat daran einen nicht unwesentlichen Anteil; denn diese häufig in Stahlgürtelbauweise gefertigten Reifen verleiten aufgrund ihrer guten Laufeigenschaften zu hohen Dauergeschwindigkeiten.

Nicht umsonst jedoch sind die meisten spikelosen Haftreifen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h limitiert: Der in der Regel weichere Gummi, die dickere Lauffläche und die Bauweise erlauben keine höhere Dauerbelastung – bei höheren Geschwindigkeiten kann es zur Ablösung des Gürtels und zum Platzen

Nach Reifenplatzer außer Kontrolle geraten: Unfall-Mercedes.

Preiserhöhung

Die Firma Brüggemann in Düsseldorf, Importeur für die englischen British-Leyland-Produkte, erhöhte ab Mai 1975 die Preise für zwei Modelle. Der Austin Maxi kostet jetzt 10 350 Mark (vorher 9990 Mark). Für den Morris Marina müssen jetzt 9040 Mark (vorher 8890 Mark) bezahlt werden.

ommen. Die Folgen sind eist fatal, wie auch wieer ein Unfall auf der Autoahn Heilbronn—Mannheim ewies: Nach Protektorlöung an beiden Hinterrädern platzte ein Reifen, und er betroffene Mercedes der -Klasse geriet außer Kontolle. Die traurige Bilanz: rei Tote und ein völlig zerörtes Auto.

eplatzt: Conti Contact.

75-(A17)

Für Autofahrer, die kein Geld zu verschenken haben*

DER REIFEN

Michelin zX

*sagenhafte Kilometerleistung
Benzinersparnis
Wintertauglichkeit
(beim Reifenfachmann)

Mercedes-Benz, 200 D, Bj. 73, 206.000 km

Trotzdem Bestzustand durch das Polifac-Wertpflege-System

Mercedes-Benz, 200 D, Bj. 73, 206.000 km: Regelmäßige Wäsche mit Wasch & Wax Auto-Shampoo, zweimal im Jahr die Spezial-Kur aus dem Polifac-Wertpflege-System: So garantiert das Polifac-Wertpflege-System Bestzustand auch bei Dauerbeanspruchung und schädlichen Einflüssen.

Das Polifac Wertpflege System
GARANTIERT BESTZUSTAND

NORMAL:

REINIGEN

Gibt Glanz und Schutz in einem Gang

SCHÜTZEN

Gibt robusten Wetterschutz

PFLEGEN

flüssig
Creme
Gibt gepflegten Dauerglanz

SUPER:

REINIGEN

Gibt matten Lacken porentiefe Frische

SCHÜTZEN

Gibt shampoofesten Langzeitschutz

PFLEGEN

Die Polifac-Spezial-Kur
Gibt muden und verbrauchten Lacken neuen Glanz + neuen Schutz

Nachrichten aus der Technik

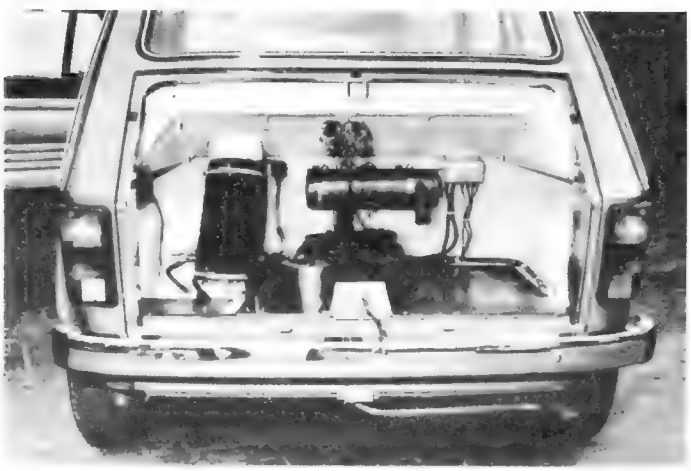
Renault 6 mit Normalbenzin

Renault bietet den R 6 jetzt auch mit dem schwächeren 850 ccm-Motor des R 5 an. Dabei wurde die Motorleistung des R 5-Aggregats um 2 auf 34 PS reduziert (34 PS-Versicherungsklasse). Die niedere Verdichtung von 8,0 : 1 erlaubt die Verwendung von Normalbenzin und ist im Hinblick auf die vom Gesetzgeber geplante weitere Bleireduzierung im Benzin von Vorteil. Das maximale Drehmoment der Maschine liegt mit 5,9 mkg bei 2500 U/min erfreulich niedrig. Als Höchstgeschwindigkeit werden für den R 6/850 120 km/h angegeben. Der Benzinkonsum liegt nach DIN-Norm bei 6,5 Liter pro 100 km. In der Praxis muß mit einem Verbrauch von etwa 6,5—9 Liter pro 100 km gerechnet werden. Die Unterhaltskosten liegen durch gleichen Hubraum und gleiche Leistung wie beim R 4. Unverbindlicher Richtpreis für den gut ausgestatteten Fünftürer: DM 7985,—.

Verträgt Normalbenzin: Renault 6 mit 850 ccm und 34 PS.

Gofi: Fiat 126 mit Goggo-Motor

Für Inhaber des alten Führerschein IV bietet die Firma Autohaus Bartels in Sögel einen umgebauten Fiat 126 mit dem Zweizylinder-Twin-Motor des 250 ccm-Goggomobils an. Das luftgekühlte Zweitakt-Triebwerk verfügt nach leichten Modifikationen auf der Ansaugseite über 16,9 PS und soll eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 90 km/h erreichen. Der unverbindliche Richtpreis für das unter dem Namen „gofi" laufende Auto beträgt ca. 8600 Mark.



Läßt viel Raum ungenutzt: Goggo-Motor im Fiat 126.

Arthur Westrups

Fragestunde

Arthur Westrup, Buchautor und Herausgeber des Informationsdienstes „autopress", befragte Durchschnittsautofahrer über autotechnische Begriffe.

Heute: Wissen Sie, wie eine Batterie funktioniert?

„In der Batterie findet ein Ionenaustausch statt. Das ist ein galvanischer Prozeß mit Schwefelsäure, Salzsäure und alles in der Richtung."

Volker R., 34, Diplomingenieur

„Da wird vielleicht durch die Energie Hitze erzeugt, und dann kocht die Säure innendrin. Dadurch wird der Kolben angetrieben."

Andreas K., 16, Lehrling

„Die Batterie ist normalerweise immer aufgeladen, und dann wird von ihr etwas abgezogen, um den Motor in Gang zu bringen, wobei der Funke überspringt. Unterwegs wird sie von der überschüssigen Kraft des Motors wieder aufgeladen."

Trude S., 48, Hausfrau

„Da ist eine Reaktion in der Batterie durch die Säure, durch das Wasser und die ganzen Kohlenstäbe, eine Art Elektrolyse, und so wird der Strom erzeugt, indem die Säure auf die Kohlenstäbe wirkt."

Günther B., 20, Bankkaufmann

„Ich habe das beim Militär gelernt. Destilliertes Wasser ist drin, Regenwasser kann man auch nehmen, und dann vermengt sich das mit einer Säure."

Andreas B., 58, Friseurmeister

„Eine Batterie hat zwei Kammern, manchmal auch vier, und der Strom fließt von einer Kammer in die nächste, und dadurch wird er immer schwächer."

Angelika K., 26, Textilarbeiterin

„Ich weiß, daß es zwei Kabel mit Plus und Minus gibt. Die müssen angeschlossen sein. Wenn da was unterbrochen ist, gell, dann tut's nimmer."

Gudrun Sp., 22, Floristin

„In der Batterie ist Wasser drin und so weiter, wahrscheinlich mit einem chemischen Zusatz, und daran ist alles angeschlossen. Eine Batterie kann austrocknen, aber auch verschmoren. Das wäre es."

Gabriele von K., 32, Sekretärin

Hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport den Fachbegriff:

Die Batterie speichert die von der Lichtmaschine erzeugte elektrische Energie und gibt sie nach Bedarf wieder an die Verbraucher (z. B. Anlasser) ab. Im Batteriegehäuse befinden sich positive und negative Platten (Blei), die von verdünnter Schwefelsäure umspült sind. Bei der Entladung wird Blei bzw. Bleidioxyd der Platten in Bleisulfat umgewandelt. Hierbei wird Schwefelsäure verbraucht und Wasser gebildet. Bei der Ladung wird dieser Vorgang umgekehrt, d. h. Säure gebildet. Deshalb ist die Säuredichte ein Maß für den Ladezustand der Batterie.

Nimm vier

Renault 4 mit Allrad-Antrieb.

Geländegängige Fahrzeuge aus europäischer Produktion sind Mangelware. Die auf unserem hochzivilisierten Erdteil heimische Industrie beschränkt sich auf Teures (Landrover und Range Rover). Paramilitärisches (VW 181) oder Freizeitliches (Citroen Mehari und Renault Rodeo 4). Zivile Personenwagen mit Geländetalent, die in Amerika (Chevrolet Blazer, Jeep Wagoneer) und Japan (Toyota Landcruiser) zahlreich produziert werden, sind für die europäischen Autobauer weitgehend uninteressant.

Um die Erschließung dieses durchaus noch nicht gänzlich vom Straßenbau hinweggerafften Marktes bemüht sich seit einiger Zeit die französische Firma Sinpar, die hauptberuflich mit der Herstellung von Antriebswellen und Getriebeteilen befaßt ist. Sie eröffnete sich als Nebenerwerbsquelle die Umrüstung dreier Renault-Modelle (R 4, R 6 und R 12) auf Allradantrieb.

Alle drei Modelle bieten, was viele Leute, die wirklich ins Gelände fahren müssen, schätzen, das dezente Aussehen eines landläufigen Kombiwagens, dessen Raumangebot und auch weitgehend den Komfort eines normalen Personenwagens. Zudem sind ihnen die Serviceprobleme der Geländeexoten fremd.

Der Umbau eines in Großserie gefertigten Modells zum Geländewagen hat überdies den Vorteil eines relativ niedrigen Preises. Der Renault 4 Sinpar, der nicht über die deutsche Renault, sondern über Auto-Discount Zöllin in Auggen eingeführt wird, kostet 10 590 Mark plus 200 Mark Vorfracht und ist mithin das preisgünstigste Allrad-Fahrzeug überhaupt.

Äußerlich ein Renault 4 wie jeder andere

Daß der Allrad-R 4 etwas hochbeinig daherkommt, läßt sich erst auf den zweiten Blick ausmachen. Ansonsten ist sein Gehäuse mit dem der nur frontgetriebenen Großserie identisch. Seine von Natur aus schmale Bauweise

Wenig Kosten
an der Tankstelle:
DIN-Verbrauch
7,3 Liter Normal.

Informations-Coupon.

Schicken Sie diesen Coupon an
den VW Werbedienst,
4804 Versmold, Postfach 1305/06.
Wir schicken Ihnen einen ausführ-
lichen Katalog über den Polo.

Wenig Kosten mit dem Ölwechsel:
nur zweimal jährlich
oder alle 7.500 km.

Viel Vergnügen zu viert.

Wenig Kosten mit Steuer und Versicherung.

Polo. Wenig Kosten, viel Vergnügen.

Polo. Ein VW in neuer Größe.

(Breite 148,5 cm) kommt dem R 4 im Gelände sehr zustatten: Sie macht das Auto hochgradig waldwegtauglich. Ebenso vorteilhaft für den Einsatzzweck ist die gegebene Ausführung als fünftüriger Kombi, denn Leute, die von Berufs wegen in Wald und Flur herumfahren, müssen zumeist auch Gerätschaften mitführen, die sich hier natürlich besser als in einem engen Jeep verstauen lassen.

Das Interieur des Gelände-Renault unterscheidet sich kaum mehr als die Fassade vom Serienprodukt. Hier fallen lediglich zwei Dinge auf: Der Schalthebel zum Aktivieren des Hinterachsantriebs halb rechts am Armaturenbrett und das vom hinteren Differential vertriebene Reserverad im Kofferraum. Die Einrichtung des Testwagens war wegen ihrer stoffbezogenen Polster beinahe etwas zu zivil und wohnlich für den mehr derben Einsatzzweck. Strapazierfähigere Kunststoffbezüge sind gegen 80 Mark Aufpreis zu haben. Auch erwägenswert dürfte für manche Käufer das Stoffaltdach zu 190 Mark sein. Es erlaubt intensivere Naturbetrachtung ebenso wie den Transport jugendlicher Bäume.

Antrieb: Sinpar-Spezial

Der 850 ccm-Motor mit 34 PS tut im Allrad-R 4 unverändert seinen Dienst. Er paßt, obschon hier Hubraum grundsätzlich gefragt ist, gut zum Geländebetrieb: Denn die kleine Maschine reagiert schon bei niedriger Drehzahl sehr zugwillig auf die Betätigung des Gaspedals. Hohe Elastizität ist die Stärke dieses Langhubers.

Auf der Antriebsseite unternimmt Sinpar eine ganze Menge, um die gebotene Leistung erfolgreich auch unter erschwerten Bedingungen einsetzen zu können. Die Übersetzung des Vorderradantriebs ist mit 4,666:1 entschieden kürzer als bei der Serie (4,125:1). Der Antrieb zur Hinterachse, der am vorderen Ende des Getriebes abgezweigt wird, erhält die gleiche Übersetzung gewissermaßen in zwei Raten. Vorn befindet sich ein Vorgelege mit der Übersetzung 1:0,884, während am Hinterachsdifferential das Verhältnis 4,125:1 lautet.

Weiterer Zugkraftgewinn kann auf besonderen Wunsch bereitgestellt werden. Ein erster Gang mit der Übersetzung 3,8:1 anstelle von 3,67:1 ist gegen einen Aufpreis von 600 Mark zu haben.

Die Kraftübertragung nach hinten erfolgt über eine Kardanwelle zu dem am Karosserieboden befestigten Zweitdifferential, das über zwei Gelenkwellen die einzeln gefederten Hinterräder antreibt. Das Einschalten des zusätzlichen Antriebs geschieht zweistufig. Wird der zuständige Hebel halb herausgezogen, ist vorn am Getriebe die Verbindung zur Kardanwelle hergestellt. Aus dieser Position heraus genügt nun im Bedarfsfall ein weiterer kurzer Zug am Hebel, um den Kraftschluß zwischen Kardanwelle und Differential herzustellen. Überdies schaffen zwei Kontrolleuchten Klarheit über den jeweiligen Betriebszustand im Antriebssystem. Auf andere Antriebsmerkmale ernsthafter Geländewagen glaubten die Sinpar-Techniker verzichten zu können: Es gibt kein Ausgleichsgetriebe zwischen den beiden Achsen, die Verbindung ist, wenn eingeschaltet, starr, ebenso mangelt es den Differentialen an selbsthemmenden oder einschaltbaren Sperren.

Fahrwerk: dezent, aber erfolgreich modifiziert

Der Allrad-R 4 erhielt die von Renault für Entwicklungsländer abgestimmte „suspension piste". Das ist in der freien

Steile Hänge sind für den vierradgetriebenen R 4 überhaupt kein Problem.

Technische Daten

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 58 x 80 mm, Hubraum 845 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,0 : 1, Leistung 34 PS bei 5000 U/min, maximales Drehmoment 6,0 mkg bei 2500 U/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, zuschaltbarer Hinterradantrieb, Einscheiben-Trokkenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Vorgelege für Hinterradantrieb (Übersetzung 1,131), Übersetzungen: I. 3,8, II. 2,059, III. 1,364, IV. 1,036, R. 3,8, Achsantrieb vorn 4,666, hinten 4,125.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	4,8 s
0 bis 60 km/h	10,0 s
0 bis 80 km/h	19,3 s
0 bis 100 km/h	46,1 s
1 km mit stehendem Start	47,2 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	11,3 s
40 bis 80 km/h	25,1 s
40 bis 100 km/h	54,8 s
1 km ab 40 km/h	48,2 s

RICHTPREIS

Limousine viertürig mit Vierradantrieb	DM 11 190,–

Jetzt die Urlaubsaktion beim Kundendienst von Bosch.

Mach Dein Auto urlaubsfit.

Denn vorbeugen ist besser als liegenbleiben.

Die Urlaubsreise bedeutet Schwerstarbeit für Ihren Wagen. Kommen Sie deshalb vorher zum Kundendienst von Bosch.

- Wir prüfen zum Beispiel die gesamte Zündanlage: Zündkerzen, Verteiler, Zündzeitpunkt.
- Wir prüfen den Kompressionsdruck.
- Wir prüfen auch Vergaser- bzw. Einspritzanlage sowie Filter und Kraftstoffleitung.
- Insgesamt testen wir 26 wichtige Funktionen.

Und das bei sämtlichen Wagentypen – auch ausländischen. Damit Sie beruhigt in den Urlaub starten können.

Fragen Sie nach dem Aktions-Preis für Ihren Wagentyp.

Sie finden uns unter „Bosch-Dienst".

BOSCH DIENST

Wir helfen Ihnen. Die 900 Kundendienste von Bosch.

KD 275 BMZ

Vollautomatisch

KONICA

Die KONICA AUTOREFLEX T 3
belichtet vollautomatisch
bei vorgewählter Verschlußzeit
damit Ihre Bilder
immer scharf werden.
Das Kontrollzentrum im Sucher
informiert Sie
über alle Aufnahmedaten.
Die CdS-Belichtungssteuerung
mit variabler Winkelmessung
finden Sie nur bei dieser Camera.
Das vollkommene
KONICA-Autoreflex-System
bietet Wechselobjektive
von 15–1000 mm,
Zoom- und Macro-Objektive,
Zubehör für alle Aufnahmezwecke.
Als Modell A 3
auch in vereinfachter Ausführung.
KONICA AUTOREFLEX T 3
die neueste
Spiegelreflex-Systemcamera
aus dem ältesten
japanischen Camera-Werk
KONISHIROKU PHOTO IND.

Jetzt bei Ihrem Foto-Fachhändler
Prospekte und den -Konicaner-
erhalten Sie von uns

CARL BRAUN CAMERAWERK
85 Nürnberg, Muggenhofer Straße 122 Abt. L
Alleinvertrieb, Garantie und Service BRD und W-Berlin

Renault 4 mit Allrad-Antrieb

Übersetzung eine Naturstraßenfederung, die recht einfach durch dickere Federstäbe zustandekommt. Der Eingriff geht natürlich zu Lasten des Komforts, aber er macht den R 4 in sympathischer Weise straffer und sichert auf schlechten Wegen ein Schluckvermögen, das verglichen mit anderen Geländeautos nur als hervorragend bezeichnet werden kann.

Ausgeprägte Sparsamkeit dokumentiert die Sinpar-Version auch durch ihre Bereifung. Es kommt hier die gleiche und für Geländezwecke ebenso schmale wie kleine Serien-Dimension 135 SR 13 zum Einsatz. Daß normalerweise sogar schlichte Michelin zX statt grobstolliger Winterpneus geliefert werden, läßt auf großes Vertrauen in vier angetriebene Räder schließen.

Ein nicht zu übersehender Mangel herrscht auch an Rutschplatten für Motor, Getriebe und Antrieb. Diese Dinge liegen schutzlos am Wagenboden, was in Anbetracht einer Bodenfreiheit von 17,5 cm bei beladenem Wagen doch recht riskant ist.

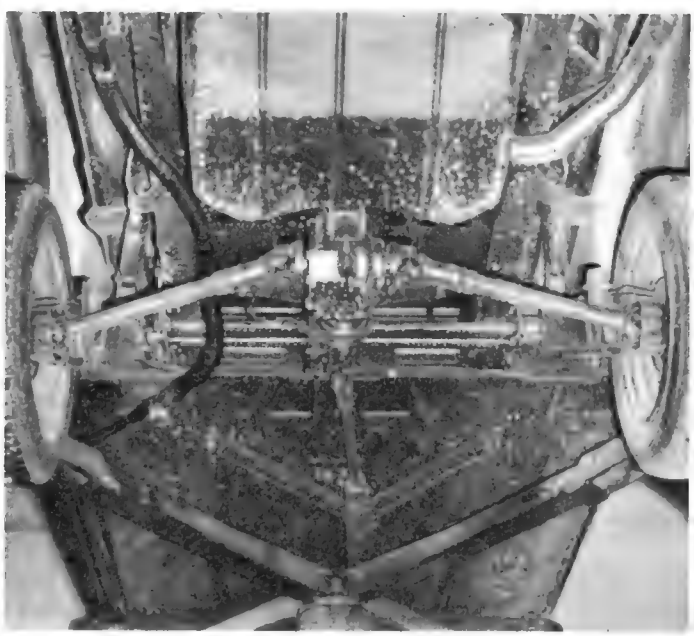
Fahrleistungen: auf der Straße bedächtig, im Gelände beträchtlich

Die Leistungseinbußen im Straßenbetrieb gegenüber der Normalausführung sind erfreulich gering. Die Beschleunigung des kurz übersetzten Gelände-R 4 ist zumindest im unteren Bereich kaum schlechter, und die bei kräftiger Überdrehzahl erreichte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erscheint in dieser Wagenklasse durchaus annehmbar.

Abseits vom Asphalt gelingen dem R 4 schon mit nur zwei angetriebenen Rädern sehr eindrucksvolle Talentproben. Er meistert Schotterstraßen außerordentlich schnell, spursicher und in beispielhafter Weise komfortabel. Solange der Untergrund fest ist, bewältigt er für Straßenfahrer furchterregende Passagen auch ohne die zusätzliche Hinterachstraktion.

Morastige Waldwege oder auch Tiefschnee setzen solcher Fortbewegung ein er-

Kardan und Antriebwellen laufen ungeschützt unter dem Wagenboden und verringern die Bodenfreiheit.



staunlich spätes Ende. Die dann folgende Demonstration gerät zumeist eindrucksvoll: Der Sinpar-Pilot schaltet den Hinterachsantrieb ein, und es geht unaufhaltsam weiter. Nicht minder überzeugend fallen Traktionsproben an extremen Steigungen mit losem Untergrund aus. Wenn die mehr und mehr entlasteten Vorderräder keinen Halt mehr finden, läßt sich von hinten her frischer Schub bereitstellen. Auf verschneiten Straßen kennt der Allrad-R 4 überhaupt keine Anfahrprobleme. In Frankreich spannt man ihm darum sogar bisweilen einen Schneepflug vor. Auf sehr unebenen und überdies matschigen Wegen bereiten die geringe Bodenfreiheit und das Fehlen von Differentialsperren dem Vortrieb dann doch ein Ende. Sobald an jeder Achse ein Rad entlastet ist und durchdreht, kommt keine Antriebsleistung mehr auf den Boden. Unschön ist auch, daß Kardan und Antriebswellen frei unter dem Wagen rotieren. Sie pflegen auf bewachsenem Untergrund eine reichliche Gras- und Krauternte zu halten, um sich dick darin einzuwickeln. Diese Bandagen können, wenn sie nicht rechtzeitig entfernt werden, zu Schäden an Wellendichtungen und Ölverlust führen. Grundsätzlich schmälern freilich können diese Eigenheiten die insgesamt überzeugende Leistung des Allrad-R 4 nicht. Die Grenzen seines Fortkommens liegen nicht wesentlich unter denen renommierter Spezial-Geländewagen. Und selbst im Steckenbleiben kann der leichte Renault noch Vorteile ausspielen: Er läßt sich wegen des geringeren Gewichts müheloser wieder flott machen. *Clauspeter Becker*

Aktiver leben.

Aktiver leben. Damit Sie immer Luft genug für dicke Töne haben.

Alte LEIPZIGER
sicherheitshalber

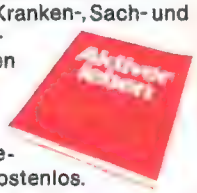
Aktiv das Leben planen mit der Alten Leipziger.

Mit einem Hobby hat man mehr vom Leben. Weil es Ruhe und Gelassenheit für den Alltag zurückgibt.

Wir machen Ihr Hobby zukunftssicher. Damit Sie auch später mehr vom Leben haben.

Eine Lebensversicherung der Alten Leipziger garantiert Ihnen für später (zum Beispiel mit 60) eine schöne runde Summe und sie sichert vom ersten Tag an voll Ihre Familie.

Wir haben eine Broschüre für Sie gemacht, in der alles Wichtige über unsere Lebensversicherungen, über Kranken-, Sach- und Rechtsschutz-Versicherungen steht. Dazu Aktiv-Tips auch für Ihre Freizeit. Sie bekommen sie kostenlos.



Aktiv-Coupon

Die Broschüre interessiert mich.
Senden Sie mir kostenlos und unverbindlich ein Exemplar.

Name _____

_____

Ort _____

Straße/Nr. _____

Auf eine Postkarte kleben und einsenden an Alte Leipziger, Abt. AT, 637 Oberursel/Taunus, Postfach 360

Unseren Fachmann finden Sie in jedem Örtlichen Telefonbuch.

E - DW 110

E - DW 110

E - DW 110

Sportschau

Test Datsun 260 Z 2+2: solide Technik und hoher Nutzwert in attraktiver Verpackung.

Wer hierzulande an Sportwagen denkt, assoziiert diesen Begriff hauptsächlich mit italienischen, deutschen oder englischen Markennamen, kaum jedoch mit japanischen. Dabei kommt gerade aus Japan einer der populärsten Sportwagen der Welt: der vom Nissan-Konzern seit 1969 gebaute Datsun Z. Er begann seine Karriere als 240 Z mit 2,4 Litern Hubraum und nur zwei Sitzen, machte sich durch zahlreiche Sporterfolge – vor allem durch Siege bei der East African Safari in den Jahren 1971 und 1973 – einen Namen, wurde im Herbst 1973 zum 260 Z 2+2 weiterentwickelt und präsentiert sich in Amerika seit kurzem als 280 Z mit 2,8 Liter-Einspritzmotor.

Amerika heißt übrigens auch der Grund für den geringen Bekanntheitsgrad des Sport-Datsun auf unseren Straßen: Fünf Sechstel der Z-Produktion werden dem US-Markt zugeführt, Japan selbst und die übrigen Exportmärkte müssen sich den spärlichen Rest teilen. Während 1974 rund 50 000 Datsun 260 Z in die Vereinigten Staaten auswanderten, kamen in die Bundesrepublik ganze 130 vom Typ 240 Z und knapp 50 vom 260 Z. Deutschen Datsun-Freunden kann das sogar recht sein, denn je seltener ein Auto im Straßenbild auftaucht, desto größer ist die Exclusivität, die es seinem Besitzer beschert.

Mehr Platz

Besonders natürlich dann, wenn es auch optische Reize zu bieten hat. Beim 260 Z 2+2 ist das durchaus der Fall: Mit seiner langen, schlanken Motorhaube, der weich nach hinten auslaufenden Fahrerkabine und dem kurzen Abrißheck verkörpert er die klassische Sportwagensilhouette, wobei Front- und Heckspoiler sowie Leichtmetallräder zusätzliche sportliche Akzente setzen. Die geglückten Proportionen haben durch die Verlängerungsmaßnahmen – der Radstand wuchs um 30, die Außenlänge um 29 cm – nicht gelitten, im Gegenteil: Der 260 Z 2+2 wirkt gestreckter und ausgewogener als der vor eineinhalb Jahren von auto motor und sport getestete 240 Z (Heft 2/1974).

30 cm mehr Radstand als beim Datsun 240 Z bescheren dem 260 Z 2+2 zwei zusätzliche Sitze und eine gestrecktere Linienführung. Front- und Heckspoiler setzen sportliche Akzente.

Auf einen Blick

Sehr reichhaltig ausgestatteter Sportwagen in 2+2-Ausführung mit Heckklappe und variablem Gepäckraum. Gutes Image. Befriedigender Federungskomfort. Sichere Fahreigenschaften, auch in Grenzsituationen. Laufruhiger Reihensechszylinder ohne sportliche Ambitionen. Ausreichendes Temperament, Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h, relativ geringer Verbrauch (Normalbenzin). Günstiger Preis. Geeignet für sportliche Individualisten, die ein exclusives und trotzdem alltagstaugliches Auto suchen.

Zur Serienausstattung gehören

- Verbundglas-Frontscheibe
- Heizbare Heckscheibe
- Front- und Heckspoiler
- Leichtmetallfelgen
- Stahlgürtelreifen
- Fünfganggetriebe
- Liegesitze mit integrierten Kopfstützen
- Heckklappe und variabler Innenraum
- Gepäckhaltegurte
- Motor- und Kofferraumbeleuchtung
- Tankdeckel und Handschuhfach abschließbar
- Hintere Ausstellfenster
- Radio
- Komplette Instrumentierung

Eindeutig gewonnen hat die Familienfreundlichkeit des Datsun. Während er früher ausschließlich für das Leben zu zweit geeignet war, verfügt er nunmehr über zwei hintere Notsitze, die für Kinder gut ausreichen und selbst Erwachsenen, sofern sie nicht allzu ungelenk sind und die Vornsitzenden ihnen durch Vorschieben ihrer Sessel etwas mehr Lebensraum verschaffen, eine zumindest für kürzere Strecken akzeptable Mitfahrgelegenheit bieten.

Werden die Rücksitze nicht gebraucht, läßt sich durch einfaches Umlegen ihrer Lehne der dahinter liegende und durch die große Heckklappe bequem zu beladende Gepäckraum auf ein für Sportwagen ungewöhnliches Volumen (440 Liter nach auto motor und sport-Norm) vergrößern. Hier zeigt sich, wie beispielsweise auch beim Ford Capri II, daß die vor allem bei modernen Kleinwagen anzutreffende Kombination Heckklappe/variabler Innenraum den Nutzwert eines Sportwagens deutlich erhöhen kann.

Ohne ihm etwas vom sportlichen Flair nehmen zu müssen: Im Datsun-Cockpit ist alles vorhanden, was dem Enthusiasten-Auge wohlgefällt – von zahlreichen gut ablesbaren Rundinstrumenten über das kunstlederbezogene Lenkrad und die mächtige Mittelkonsole bis hin zum Ledersack um den griffgünstig postierten Schaltknüppel. Überhaupt ist die Ausstattung von einer Vollständigkeit, die keine Wünsche offen läßt (siehe Kasten). Selbst an so nützliche Dinge wie Haltegurte fürs Gepäck, Fußstützen für den Beifahrer und den Kupplungsfuß des Fahrers oder eine auch als Außenbordlampe zu verwendende Motorraumbeleuchtung wurde gedacht.

Eine gute Sitzposition und leichte Bedienbarkeit sind wichtige Voraussetzungen für ermüdungsfreies und sicheres Fahren. Der 260 Z kann in beiden Punkten überzeugen. Ausreichende Verstellmöglichkeiten des Gestühls lassen auch Leute mit Gardemaß eine entspannte Position finden; die Sitze selbst sind großzügig bemessen, doch ist ihnen eine noch profiliertere Polsterung zu wünschen.

Die einzelnen Bedienungsorgane liegen gut zur Hand und erfordern keinen ungebührlichen Kraftaufwand. Lediglich der stark wie eine deutsche Eiche rechts aus der Lenksäule herauswach-

Der Meist

Goodyear brin

G 800 + S. 0 Kilometer.

Stahlgürtelreifen

Dipl.-Ing. J. A. Davisson, Goodyear Entwicklungszentrum Luxemburg: „Mein Team hatte den Auftrag, einen Stahlgürtelreifen zu entwickeln, der viele Kilometer leistet und trotzdem hervorragende Fahreigenschaften bietet.

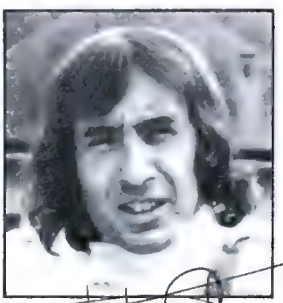
Das Ergebnis: der Goodyear G 800 + S Stahlgürtelreifen. Die abriebfeste Spezial-Gummimischung und die bewährten Stahlgürtel bringen eine hohe Kilometerleistung.

Das tiefe 5-Rippen-Profil mit seitlich ablaufenden Drainage-Kanälen sorgt für beste Bodenhaftung auf nasser Straße.

Eine ausgewogene Kombination zwischen hoher Kilometerleistung und hervorragenden Fahreigenschaften."

erleister

t den Beweis:



G 800+S. 57.937 Kilometer.

Stahlgürtelreifen

Jackie Stewart, dreifacher Weltmeister der Rennfahrer: „Dieser Reifen hatte fast 60.000 km runter, als ich mit ihm auf die Teststrecke ging.

Beim Durchfahren der Slalomstrecke reagierte er immer noch absolut spurtreu – was mich nach dieser Kilometerleistung sehr beeindruckte.

Auch der Bremstest war überzeugend. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h war der Bremsweg kürzer als 25 m: phantastisch!

Diese Kombination von Kilometerleistung, Bodenhaftung, Kurvenstabilität und Bremsverhalten macht den Goodyear G 800 + S Meisterleister zu einem der besten Reifen, die man für sein Geld bekommen kann.

Ein Kompliment an die Techniker. Sie haben gute Arbeit geleistet."

GOODYEAR

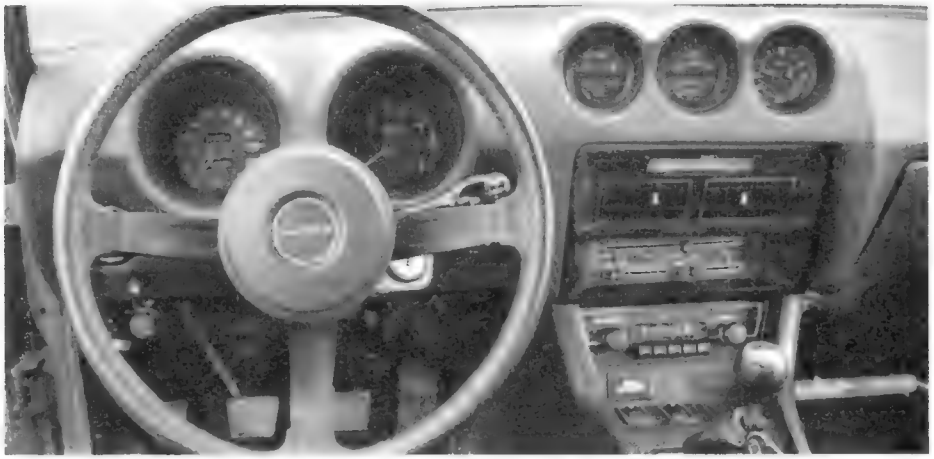
Wenn Sie Leistung wollen

sende Kombihebel ist etwas gewöhnungsbedürftig, da er nicht nur für die verschiedenen Wischergeschwindigkeiten und den elektrischen Scheibenwascher zuständig ist, sondern auch für die Wagenbeleuchtung.

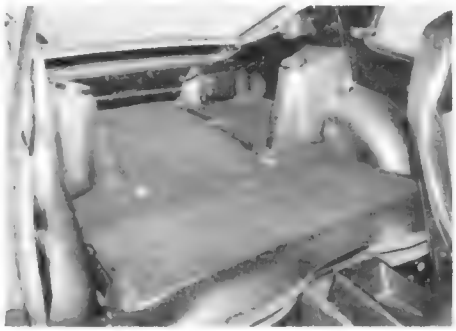
Die Verarbeitung des Testwagens wirkte weder besonders gediegen, noch ließ sie gravierende Mängel erkennen – was hier geboten wird, ist guter Durchschnitt.

Mehr Hubraum

Eher Durchschnittliches offeriert auch der gewichtige Reihensechszylinder des 260 Z. Die Hubraumvergrößerung von 2393 auf 2547 ccm, die aus einer Verlängerung des Hubs von 73,7 auf 79 mm resultiert, wurde nämlich nicht zwecks höherer Leistungsausbeute vorgenommen, sondern um der Maschine einen günstigeren Drehmomentverlauf und größere Anspruchslosigkeit gegenüber der Kraftstoffqualität anzuerzie-



Gut bestückt präsentiert sich das Armaturenbrett des Datsun. Der Gepäckraum läßt sich durch Umklappen der Rücksitzlehne beträchtlich vergrößern.



Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 83 x 79 mm, Hubraum 2547 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,3 : 1, Leistung 126 PS bei 5000 U/min, spezifische Leistung 49,5 PS/Liter, maximales Drehmoment 19,3 mkg bei 3500 U/min, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, zwei SU Horizontalvergaser, mechanische Benzinpumpe, 60 Liter-Benzintank im Heck.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,906 (10,75), II. 1,902 (7,04), III. 1,308 (4,84), IV. 1,0 (3,7), V. 0,864 (3,12), R. 3,882 (14,36), Achsantrieb 3,700.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Felgen 5½ J x 14, Gürtelreifen Michelin XWX 195/70 VR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2605 mm, Spur 1355/1345 mm, Außenmaße 4425 x 1650 x 1285 mm, Innenbreite vorn 1350 mm, hinten 1020 mm, Innnenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 730 mm, Sitztiefe vorn 510 mm, hinten 430 mm, Knieraum hinten 40–230 mm, 2,8 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 212 Liter, bei umgeklappter Rücksitzlehne 440 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1235 kg, (davon Vorderachse 610 kg, Hinterachse 625 kg, Gewichtsverteilung 49,4 : 50,6), zulässiges Gesamtgewicht 1540 kg, Zuladung 305 kg, Personenindexzahl 3,6, Leistungsgewicht vollgetankt 9,8 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	204,5 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	3,2 s
0 bis 60 km/h	5,1 s
0 bis 80 km/h	7,8 s
0 bis 100 km/h	11,0 s
0 bis 120 km/h	15,9 s
0 bis 140 km/h	22,0 s
0 bis 160 km/h	31,6 s
1 km mit stehendem Start	32,8 s
Elastizität (Beschleunigung ab 40 km/h im IV. [V.] Gang)	
40 bis 60 km/h	5,2 (6,9) s
40 bis 80 km/h	10,8 (14,0) s
40 bis 100 km/h	16,7 (21,3) s
40 bis 120 km/h	22,4 (29,1) s
40 bis 140 km/h	29,4 (38,5) s
40 bis 160 km/h	38,6 (—) s
1 km ab 40 km/h	35,5 (38,8) s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	45 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	64 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	79 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin	
Autobahn	
Schnitt ca. 150 km/h	16,4 L/100 km
Landstraße	
Schnitt ca. 75 km/h	13,2 L/100 km
Kurzstrecke	13,5–16,0 L/100 km
Testverbrauch	14,6 L/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Ölwechsel	alle 5 000 km

RICHTPREIS

Coupé . . . . . DM 23 950,–

Hersteller: Nissan Motor Co. Ltd. Tokio, Japan.
Importeur: Nissan Motor Deutschland GmbH, 4 Düsseldorf, Johannes-Weyer-Straße 1–3.

KODACOLOR II Film... damit auch Rotkäppchen aufs Bild kommt, wenn Sie Rotkäppchen fotografieren.

Diesen Film gibt es mit 12 und 20 Aufnahmen für alle Kassetten-Cameras und mit 12, 20 oder 36 Aufnahmen für alle Kleinbild-Cameras.

Die wichtigsten Eigenschaften des KODACOLOR II Films:

- Hohe Empfindlichkeit (20 DIN).
- Extrem feinkörnig, daher besondere Schärfe.
- Hohes Auflösungsvermögen, daher excellente Vergrößerungen.
- Brillante Farben – Rotkäppchen beweist es.

Der KODACOLOR II Film zeigt's im Detail. Und in brillanten Farben.

Kodak

hen. Zur Verfügung stehen jetzt 126 DIN-PS bei 5000 U/min, das maximale Drehmoment von 19,3 mkg wird bei 3500 U/min erreicht, die von 8,8:1 auf 8,3:1 gesenkte Verdichtung erlaubt das Tanken von Normalbenzin.

Das mit einer obenliegenden Nockenwelle operierende und von zwei SU-Horizontalvergasern gespeiste Triebwerk ist also kein hochdrehender Leistungssportler, sondern eher ein braver Biedermann, der seiner Arbeit mit ausgeprägtem Gleichmut nachgeht und vom Charakter her genauso gut in eine geruhsame Limousine passen würde. Gerade dieses Motorverhalten trägt jedoch nicht unerheblich dazu bei, daß der Datsun als sehr angenehmer Partner im Verkehr empfunden wird. Die Gelassenheit der Maschine überträgt sich nahezu zwangsläufig auf den Fahrer, der durch einen Blick auf den Tourenzähler immer wieder feststellen kann, daß er ganz automatisch den Drehzahlbereich zwischen 2000 und 4000 U/min bevorzugt — jenen Bereich, in dem einerseits die Laufruhe des Sechszylinders am vorteilhaftesten zur Geltung kommt und in dem andererseits ein Tritt aufs Gaspedal für ausreichend kräftigen Antritt sorgt, um notwendig werdende Zwischenspurts zügig abzuwickeln.

Für das betont niedrige Drehzahlniveau zeichnet zum Teil auch das Fünfganggetriebe verantwortlich, das mit extrem langen Gangbereichen aufwartet: Bei vollem Ausdrehen reicht die erste Fahrstufe bis 70 km/h, die zweite bereits bis über 100, die dritte bis knapp 150 und die vierte fast bis zur Höchstgeschwindigkeit — die fünfte ist als drehzahlreduzierender und treibstoffsparender Schnellgang ausgelegt. Im Gegensatz zum Getriebe des früheren 240 Z-Testwagens, das sich vor allem starke Geräuschentwicklung nachsagen lassen mußte, verhielt sich das Aggregat im 260 Z einwandfrei — es ließ sich leicht und exakt bedienen und bewahrte Ruhe.

Da der 260 Z nicht stärker ist als der 240 Z, andererseits aber 120 kg mehr Gewicht zu bewegen hat, kann er in den effektiven Fahrleistungen naturgemäß nichts Weltbewegendes bieten. Der Testwagen beschleunigte in 11,0 s von 0 auf 100 km/h, passierte die 140 km/h-Marke nach 22,0 s und legte den Kilometer mit stehendem Start in 32,8 s

Zum Vergleich	Datsun 260 Z 2+2	BMW 2.5 CS	Ford Capri Ghia 3.0	Opel Commodore GS/E Coupé	Porsche 911*
Hubraum ccm	2547	2494	2945	2784	2687
Leistung PS bei U/min	126/5000	150/6000	138/5000	160/5400	150/5700
Testverbrauch L/100 km	14,6	14,4	14,2	16,0	15,4
Preis DM	23 950,–	30 180,–	17 645,–	22 330,–	33 000,–
Beschleunigung in s					
0 bis 60 km/h	5,1	4,7	4,1	3,8	3,5
0 bis 80 km/h	7,8	7,0	6,4	5,9	5,4
0 bis 100 km/h	11,0	10,3	9,3	8,6	8,2
0 bis 120 km/h	15,9	14,7	13,3	12,3	11,3
0 bis 140 km/h	22,0	20,0	18,5	16,7	15,8
0 bis 160 km/h	31,6	28,2	27,2	24,0	21,9
1 km mit stehendem Start	32,8	31,7	31,1	29,6	28,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	204,5	203,4	193,5	202,2	210,4

* mit Fünfganggetriebe

auto motor sport

Test Datsun 260 Z 2+2

Testzeugnis

Bewertung:
1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

PRÜFPUNKT	Bewertung
● AUSSTATTUNG Ungewöhnlich reichhaltige Serienausstattung (u. a. Radio, heizbare Heckscheibe, Fünfganggetriebe). Gut regulierbare Heizung und Belüftung.	1
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Übersichtlich angeordnete Bedienungselemente, klar gezeichnete und gut ablesbare Rundinstrumente. Exakte, leicht zu bedienende Mittelschaltung. Genügend direkte und exakte Lenkung, ansteigende Lenkkräfte in engen Kurven und beim Rangieren. Gute Handlichkeit.	2
● FAHRSICHERHEIT Weitgehend neutrales Fahrverhalten, auch in Grenzsituationen gute Beherrschbarkeit. Gute Richtungsstabilität.	2
● KAROSSERIE 2+2-Karosserie mit klassischer Sportwagensilhouette. Gutes Image. Hoher Nutzwert durch Heckklappe und variablen Kofferraum. Befriedigende Übersichtlichkeit. Durchschnittliche Verarbeitungsqualität.	2
● KOMFORT Ausgewogener Federungskomfort, befriedigende Sitze, lautes Abrollgeräusch. Laufruhiger Sechszylindermotor.	3
● LEISTUNG Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h, befriedigendes Beschleunigungstemperament, gute Elastizität.	3
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Kultivierter Reihensechszylinder von eher behäbigem Charakter, ausreichende Leistung. Exakte Schaltung, Getriebeübersetzung extrem lang.	3
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Günstiger Anschaffungspreis, relativ günstige Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 38,7 Pf/km; 20 000 km/Jahr . . . . . 30,6 Pf/km; 30 000 km/Jahr . . . . . 27,9 Pf/km. Ölwechselintervalle zu kurz (alle 5 000 km), Inspektion alle 10 000 km. Garantie 12 Monate oder 20 000 km. Günstiger Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 14,6 Liter Normal/100 km.	2

zurück — Werte, die ihn im Konkurrenzvergleich auf die Plätze verweisen. Besser ist es um seine Höchstgeschwindigkeit bestellt, die sich mit 204,5 km/h durchaus sehen lassen kann und seiner Karosserie im Hinblick auf aerodynamische Durchformung ein gutes Zeugnis ausstellt.

Eine gute Note verdient sich der 260 Z auch in der Verbrauchswertung. Er schluckt Normalbenzin, und davon vergleichsweise wenig: In Anbetracht der möglichen Fahrleistungen und des vorwiegend forcierten Testbetriebs darf ein durchschnittlicher Testverbrauch von 14,6 L/100 km noch als günstig gelten.

Mehr Radstand

Ein genügend großer Abstand zwischen den Achsen eines Autos ist immer noch eine der wichtigsten Voraussetzungen für befriedigenden Federungskomfort. So nimmt es nicht wunder, daß die Radstandsverlängerung um ganze 30 Zentimeter, durch die sich das Fahrwerk des 260 Z 2+2 von dem des 240 Z unterscheidet, auf dem Komfortsektor einiges gebracht hat.

Mußten dem 240 Z eine teilweise unangenehme Härte und lästige Vertikalstöße angekreidet werden, so wartet der 260 Z 2+2 mit einem insgesamt ausgewogenen Federungskomfort auf. Die Insassen werden weder von kleinen noch von größeren Unebenheiten nennenswert aus der Ruhe gebracht, und selbst ausgesprochen schlechte Wegstrecken lassen sich ohne ernsthafte Störungen des Wohlbefindens überwinden. Lediglich im Abrollkomfort erscheint eine weitere Verbesserung wünschenswert.

Während sich die meisten japanischen Autos mit einer Starrachse einfachster Machart begnügen, wurde beim Datsun-Sportwagen europäisch anmutender Aufwand getrieben — er bekam eine hintere Einzelradaufhängung an Dreiecksquerlenkern und Federbeinen spendiert. Das zahlt sich aus: Der 260 Z bietet hohe Fahrsicherheit, erreicht Querbeschleunigungen, die sich hinter denen europäischer Konkurrenten nicht zu verstecken brauchen, und bleibt auch in kritischen Situationen stets gutmütig.

Normalerweise herrscht ein weitgehend neutrales Fahrverhalten vor, mit dem sich mühelos hohe Kurvengeschwindigkeiten realisieren lassen. Wer sich in Grenzbereiche vorwagt, konstatiert letztendlich ein harmloses Wegwischen des Hecks, das mit der genügend direkten und exakten Zahnstangenlenkung — die in engen Kurven und beim Rangieren etwas kräftigeres Zupacken erfordert — ebenso leicht unter Kontrolle zu halten ist wie die gelegentlichen kleinen Versetzer der Hinterachse, die bei kurz aufeinanderfolgenden Querrinnen zu beobachten sind.

Nicht ganz überzeugen konnte die gemischte Bremsanlage (vorn Scheiben, hinten Trommeln) des Testwagens. Sie ließ sich zwar dank Servounterstützung stets leicht bedienen und gut dosieren, quittierte jedoch harte Beanspruchung bei forciertem Tempo mit deutlichem Fading.

Eine außergewöhnliche Erscheinung ist der Datsun 260 Z 2+2 unter den auf dem deutschen Markt angebotenen Sportwagen zwar nicht, aber eine erfreuliche: In technischer Hinsicht braucht er Vergleiche nicht zu scheuen, in der Ausstattung bietet er mehr als allgemein üblich, sein Preis (DM 23 950,—) ist akzeptabel und seine Alltagstauglichkeit überzeugend.

Fritz Reuter

SANYO

Für eine sichere und unterhaltsame Fahrt:

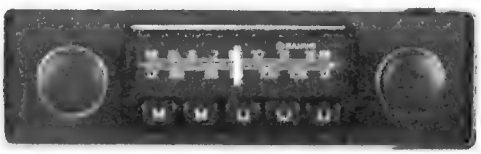
Die Fahrer-freundlichen von Sanyo

Schnelles und leichtes Bedienen
– für Ihre Sicherheit.

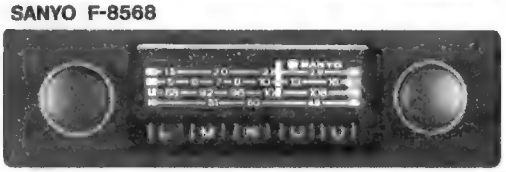
Guter Empfang
– für wichtige Verkehrsinformationen.

Voller Musikgenuß
– auch in Stereo.

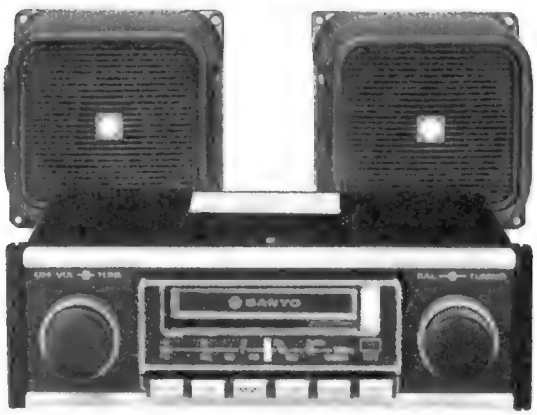
Eigenes Wunschkonzert
– durch Kassettenrecorder.



SANYO F-8568



SANYO F-8068



SANYO FT-4026

SANYO F-8568 (U/M)
SANYO F-8068 (U/M/L/K)
Senderschnellwahl durch
5 Stationsdrucktasten
AFC-Scharfabstimmung
12 V (–), 6 W Ausgangsleistung
12 Transistoren, 12 Dioden

SANYO FT-4026 (U/M/L)
SANYO FT-4032 (U/M/L/K)
SANYO FT-4028 (U/M)
SANYO FT-4030 (U-Stereo/M)
mit 4 Spur Stereo-
Kassettenabspielgerät
5 W Ausgangsleistung pro Kanal
12 V (–), 16 Transistoren
mit 2 Stereo-Lautsprecherboxen.

SANYO

Perfect-Electronic, 785 Lörrach, Basler Straße 7e

Ein Hauch von Hawaii

Surfing: ein nicht ganz harmloser Urlaubssport.

Von Clauspeter Becker

Surfing, zu deutsch Wellenreiten, ist eine der kernigsten und elegantesten Wassersportarten. Rund um Hawaii, an Australiens Küsten und ganz besonders an den kalifornischen Stränden gilt das Brettspiel in der Brandung als Volkssport und bisweilen gar als Weltanschauung.

Verwunderlich ist dies kaum. Die Schußfahrt über Wellenkämme fasziniert und erweckt beim Zuschauen Heldeninstinkte. Der Aufwand hält sich in Grenzen, denn alles, was der Wellenreiter braucht, ist ein Surfboard, etwas Mut und körperliche Fitness. Boot, Motor und Steuermann, wie bei Wasserski, sind nicht vonnöten. Selbst der Transport des Geräts macht Autofahrern keine Schwierigkeiten: das Surfboard reist problemlos und luftwiderstandsarm auf dem Autodach.

In Europa garantiert ein solch verwegener Wassersport dem Ausübenden sogar ein hohes Maß an Prestige, denn hier wagen nur wenige den Ritt über die Wellen. Allerdings bieten unsere Küsten auch nur stellenweise Gelegenheit dazu. Ausreichend große Wellen liefert allein der Atlantik und zwar an den südwestlichen Gestaden Frankreichs und an der Südküste Englands. Das zumeist brave Mittelmeer bietet fast nie Surfgelegenheit, selbst die grimmigere Nordsee erwies sich als nur bedingt geeignet.

Kalte Meere sind ohnehin wenig surffreundlich, denn aus dem kalten Wasser in den kühlen Wind zu geraten, ist nicht jedermanns Sache. Auch in warmen Zonen betrachten viele Surfer den Naßtauchanzug als standesgemäße Sportkleidung.

Er wird zudem wegen einer weiteren Schutzfunktion geschätzt. Das Surfboard (Polyesterschale mit Hartschaumfüllung) ist nämlich kein unbedingt zarter Partner. Wer absteigt, muß damit rechnen, daß es gehörig zuschlägt. Prellungen und Schrammen gehören unweigerlich zu diesem Sport. Wo viele surfen, drohen zudem die Bretter der anderen.

Foto: Isenberg

In Europa gelingt Wellenreiten nicht so leicht wie in Hawaii. Das macht Surfing exclusiv.

Wer liefert Surfboards?

Zwei britische Produzenten bemühen sich um den Europamarkt:

Tuki International
10 South Street
Brownton, St. Devon GB

Freedom Surfboards
High Field
Coin Varin, Jersey
(Channal Island) GB

Um noch Ärgeres zu verhüten, ist auch ausgeprägtes Schwimm- und Tauchvermögen unerläßlich. Das Untertauchen einer Welle oder ein Absturz in der Brandung können bis zu 30 Sekunden Luftentzug bedeuten. Auch hier hilft der Naßtauchanzug: Er gibt dem Sinkenden Auftrieb.

Für weitere Exclusivität und zusätzliches Risiko garantiert die Tatsache, daß Surfschulen in Europa bisher noch fehlen. Der kühne Wellenreiter muß also auf eigene Faust die Welle bäuchlings ansteuern, hindurchtauchen, aufs Brett steigen und die Schußfahrt über den Kamm üben. Voraussetzung dazu freilich ist der Besitz eines Surfboards.

Einmal dabei sein

★ Monza
★ Silverstone
★ Zeltweg
★ Mantorp Park

Gewinnen Sie für uns einen neuen Abonnenten. Dann haben Sie Ihr Ticket schon halb in der Tasche. Und dieses kernige Racing-Feuerzeug dazu.

Wenn Sie einen neuen auto motor und sport Abonnenten gewinnen, ist Ihnen dieses Gasfeuerzeug schon sicher. Es ist besonders handlich durch seine schlanke Form. Und es funktioniert auch dann noch, wenn der Fahrtwind mal etwas kräftiger bläst.

Aber das ist noch nicht alles, was Sie bei ieser auto motor und sport Abonnenten-Aktion gewinnen konnen.
Wir halten für Sie eine ganze Handvoll Freitickets bereit. Denn unter allen bis spätestens 30. 7. eingesandten Teilnahmetickets verlosen wir vier Arcus-Air-Taxi Flugreisen zu großen internationalen Automobil-Rennsportereignissen, deren Namen jedem Auto-Fan das Herz höher schlagen lassen.

1. Preis: Flugreise für 2 Personen zum **Großen Preis von Italien in Monza 5. 9. – 7. 9. 75**
Während des Fluges werden Sie von einem prominenten Rennfahrer begleitet.

2. Preis Flugreise für 1 Person zum **Großen Preis von Österreich in Zeltweg 16. 8. – 17. 8. 75**

3. Preis: Flugreise für 1 Person zum **Europameisterschaftslauf Formel II in Silverstone/ England 29. 8. – 31. 8. 75**
„Mit dem Flugzeug direkt ins Fahrerlager."

Teilnahme-Ticket

Ich habe für auto motor und sport einen neuen Abonnenten geworben (keinen Familienangehörigen). Bitte schicken Sie mir mein Racing-Feuerzeug sofort nach Eingang der ersten Zahlung zu. Sollte ich unter den Gewinnern der ausgelosten Flugreisen sein, werde ich von Ihnen telefonisch/telegrafisch benachrichtigt.
Hier meine Anschrift:

Name, Vorname

PLZ, Wohnort

Straße

Der neue Abonnent:

Name, Vorname

PLZ, Wohnort

Straße

Ich möchte für mindestens 1 Jahr auto motor und sport von Ihnen im Abonnement beziehen zum Jahrespreis von DM 52,40 (Ausland DM 67,80) inkl. Zustellgebühren. Ich bin im letzten halben Jahr kein Abonnent von auto motor und sport gewesen. Das Abonnement beginnt ab der nächst erreichbaren Nummer.
Mir ist bekannt, daß ich innerhalb einer Woche nach Bestelldatum von diesem Vertrag zurücktreten kann.

Datum Unterschrift des neuen Abonnenten

ams 12/75

4. Preis Flugreise für 1 Person zum **Int. Tourenwagen-Rennen Mantorp Park/Schweden 22. 8. – 24. 8. 75**

Eingeschlossen bei allen Reisen sind: Hin- und Rückflug, Hotelübernachtung und Frühstück, Besuch der Trainingsläufe und des Rennens.
Änderungen des Flugplans vorbehalten.
Eine Barauszahlung der Gewinne ist ausgeschlossen.
Abflugsort für alle Reisen ist Essen/ Mülheim.

auto motor und sport gibt jedem seiner Leser eine doppelte Chance dabei zu sein. Mit diesem Teilnahme-Ticket. Und mit auto motor und sport.

auto motor sport

Einsendeschluß für die Verlosung ist der 30. 7. 75 (Poststempel).
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Coupon ausschneiden und einsenden an:
MOTOR PRESSE STUTTGART
7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Ebronschlucht: 300 m tief.

Mulis: Sollschnitt 3 km/h.

Engpaß: Clue St. Auban.

La Turbie: Touristenziel.

Millionen im Wasser.

Rallye Monte Carlo – privat

Eine Reise an die Côte d'Azur auf ausgewählten Rallye-Straßen.

Es gibt viele Wege, Frankreichs Mittelmeerküste zu erreichen. Der folgende ist weder der kürzeste noch der schnellste und schon gar nicht der müheloseste. Wer den Vorschlag, die Cote d'Azur auf den Spuren der Rallyefahrer abzufahren, dennoch akzeptiert, sollte eine um zwei Tage längere Fahrzeit, einen zügigeren Reifenverschleiß und einen größeren Benzinkonsum einkalkulieren. Vor allem aber muß er eine gehörige Portion Spaß am Autofahren mitbringen und für manche Etappen auch gute Nerven.

Die Michelin-Karten bezeichnen Teile dieser Tour ausdrücklich als schwierig oder gefährlich. Dieser Ansicht kann sich die Redaktion von auto motor und sport nach gründlicher Begutachtung nur anschließen und warnend darauf verweisen, daß sie für die am Wege lauernden Schäden an Leib und Blech keinesfalls aufkommt.

Für die Auswahl einer ebenso kurvenreichen wie landschaftlich reizvollen Reiseroute standen die rund 2500 Kilometer, die bei der letzten Rallye Monte Carlo auf südfranzösischem Boden gefahren werden mußten sowie einige attraktive Etappen früherer Veranstaltungen zur Verfügung. Die Urlaubs-Rallye Monte Carlo ist ein Extrakt aus dieser Straßenfülle: rund 1000 fahrintensive Kilometer zwischen Genf und Monaco.

Da Rallyes heutzutage die großen Durchgangsstraßen meiden, garantiert die Benutzung solcher Strecken auch während der Urlaubszeit ein vom Touristenstrom nur selten behindertes Fortkommen.

Les Tourniquets hinter Remoullon erfordern den ganzen Lenkeinsc

s Autos. Die Michelinkarten bezeichnen diesen Teil der Nationalstraße 551 als schwierig und gefährlich.

Voraussetzung für diese Art zu reisen allerdings ist der Besitz von Michelin-Karten im Maßstab 1:200 000 und etwas Geschick beim Deuten der Kartographie.

1 Genf—Grenoble: Rallye-Nostalgie zum Einstimmen

Der verwegene Ritt über die Seealpen beginnt notgedrungen gutbürgerlich im urlaubsalltäglichen Gedränge auf der Route Nationale 201 zwischen dem Grenzort St. Julien und Annecy. Mit einer Burg und einem stattlichen Bergsee ausgestattet ist dies ein hübscher Ort, dem der Baedeker mehr als eine Seite widmet. Auch läßt er sich auf gefällige Art verlassen, am See entlang nämlich in Richtung Albertville über die N 508.

Fotos: Thoma

La Bolléne-Vesubie zeigt die typische Struktur der Bergdörfer nördlich von Monte Carlo.

Fünf Kilometer später in einem Ortsteil von Sevrier verläßt man diese und die Zivilisation auf der N 512 in Richtung Col de Leschaux und Col de Plainpalais. Dahinter lohnt sich der Umweg über den aussichtsreichen Mont Revard nach Aix les Bains. Nach diesem Vorspiel in den unteren Gängen herrscht Klarheit darüber, was französische Rallyesträßchen sind und wie es auf den nächsten 900 km weitergeht.

Wer mit Aix les Bains nichts im Sinn hat, kann vom Orte Mouxy über die D 211 abseits vom Massenverkehr nach Chambéry fahren. Die dort tätige Stadtverwaltung verstand es, die Wegweiser Richtung Col du Granier-Chartreuse (N 512) gut zu verstecken. Die Suche lohnt sich, denn die Fahrt über das Chartreuse-Massiv ist landschaftlich faszinierend und zählt zu den klassischen heute nicht mehr gefahrenen Sonderprüfungen (Chambéry—le Sappey).

Wenn sich in le Sappey Hunger oder sogar Müdigkeit einstellen, ist das ein höchst glücklicher Zufall: Bei Madame Lefèvre im Hôtel du Saint Eynard ist der driftmüde Pilot bestens aufgehoben. Die Seezungen nach Diepper-Art (Sole Dieppoise) sind ein Gedicht. Spezialität der Gegend: Pommes Dauphinée (Kartoffeln mit Käse überbacken).

Auf dem Abstieg nach Grenoble sind besonders die Abgründe hinter den Kehren beachtenswert.

2 Grenoble—Gap: Ein Stück der großen Schleife von 1975

Die Großstadt Grenoble wird von den Rallyefahrern heute wohlweislich umgangen. Die offizielle Route streift ihren Südrand und führt auf der N 75 bis zu dem Nest Vif, an dessen Ende sie auf die D 8 nach la Guâ und St. Bartélemy abzweigt. Hier begann für die Rallyetruppe übrigens die Sonderprüfung Nr. 6. Diese führte über die D 8 B über Prélenfrey zum Col de l'Arzellier (Straße VO) nach St. Andéol (D 242) und Gresse, la Bâtie, St. Michel und zurück auf die N 75.

Diese 36 Kilometer Sonderprüfung sind weitgehend frei von Verkehr, gänzlich ohne Tankstellen, extrem schmal aber landschaftlich wunderschön, obschon die Michelin-Karte ihr keinen grünen Randstreifen gönnt. Es ist vernünftiger und auch gesünder, die Montagne de Lans zu betrachten, als auf Zeit zu fahren, denn selbst auf trockener Straße sind 55 km/h Schnitt hier eine Heldentat.

Die N 75 wird anschließend nur knapp fünf Kilometer bis zum Abzweig nach les Perouses (VO) benutzt. Dieser führt zur D 34, die sich durch Einsamkeit und die Pont de Brion auszeichnet. Nämliche Brücke ist extrem schmal (2,10 m), dafür aber um so höher, denn sie überquert die 300 Meter tiefe Schlucht des Ebron, der bald danach in eine große Talsperre mündet. Hinter dem Orte Cornillon empfiehlt es sich der schönen Strecke wegen vom offiziellen Kurs (D 34 B) abzuweichen und zwar auf die D 34 C über den Col Accarias nach St. Jean, von dort geht's dann vorschriftsmäßig nach Messerange, Cordéac bis Pellafol les Moras.

Nächste Station der Rallye ist Corps (zu erreichen über D 66 und N 537). Wer diesem Weg folgt, muß anschließend einen eindrucksvollen zweiarmigen Stausee umrunden (N 85 fünf Kilometer Richtung Gap, dann D 217 Richtung Ambel). Wer den Umweg scheut, nimmt in Pellafol les Moras die D 66 A und später die N 537, die sich in der Schlucht Défilé de la Souloise mit der D 217 vereint.

In ihrem weiteren Verlauf über St. Disdier und den Col du Festre (1441 m ü. M.) durchquert die Route noch einmal eine Landschaft mit sehr alpinem Charakter, der übrigens auch den Straßenbelag auszeichnet. Entspannung winkt erst hinter dem Ort Montmaur, von wo aus es dann auf die gut ausgebaute Straße nach Gap geht.

3 Gap—Jabron: Qualifikation auf Nebenstraßen

Gap war 1975 Sammelpunkt der Rallye-Piloten nach der Anfahrt. Hier begann die gemeinsame Qualifikationsetappe. Wer dort stilgerecht essen möchte, erkundige sich nach dem Restaurant Le Michelet am Place de la

Der „unsichtbare" Johnson. Für Segler, die ihren Außenborder gerne verstauen möchten.

Wenn Sie ein echter Segler sind, dann wollen Sie Ihre Segel benutzen. Denn man soll Ihre Segelkünste bewundern, und nicht Ihren Motor. Deshalb baut Johnson Außenborder mit 4, 6 und 9,9 PS. Sie sind klein, aber kräftig. Und können bei gutem Wind ganz leicht in irgendeiner Ecke Ihres Bootes verstaut werden. Wenn Sie ein wenig Fahrt brauchen, um sicher in den Hafen zu kommen, dann ist er in Sekunden montiert. Und die Johnson-FireFlash-Zündung sorgt für problemloses Anspringen. Starten, Fahren und Unsichtbarmachen – alles geht leicht mit einem Johnson. (Der 4 PS hat sogar einen eingebauten Tank.)

Kann ein Segler sich etwas Besseres wünschen als Wind? Nein! Aber – an den Wind bringt ihn sicher ein Johnson. Sanft und leise. Mit thermostatisch geregelter Wasserkühlung, die die richtige und gleichmäßige Betriebstemperatur garantiert und hält.

Tatsächlich: Einige Johnson-Eigenschaften sind unschätzbar, zum Beispiel der eingebaute Wechselstromgenerator, der es Ihnen erlaubt, elektrische Zusatzgeräte an Bord anzuschließen. Und deshalb werden Sie Ihren Johnson öfter und länger benutzen, als Sie eigentlich vorhatten. Selbstverständlich ist jeder Johnson-Motor korrosionsgeschützt. Und außerdem individuell getestet – unter härtesten Bedingungen.

Gibt es noch Zweifel, daß jeder Johnson ein faszinierender Außenborder ist? Vielleicht kaufen Sie auch deswegen einen, weil er sich so gut verstauen läßt.

Johnson

Sie können sich darauf verlassen. Weltweit.

Im 3. Jahrzehnt importiert und betreut von

Ernst O. Hesse
4006 Erkrath
Otto-Hahn-Straße 2
Tel. (0211) 2509-1

DER LANGZEIT-REIFEN

4 Gründe, weshalb der Fulda Rasant ein Langzeitreifen ist.

1.

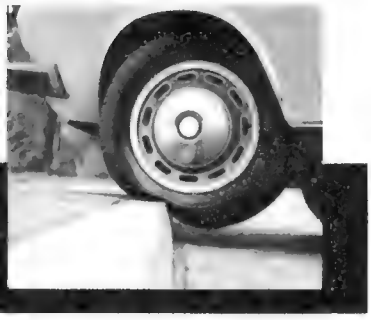
2.

3.

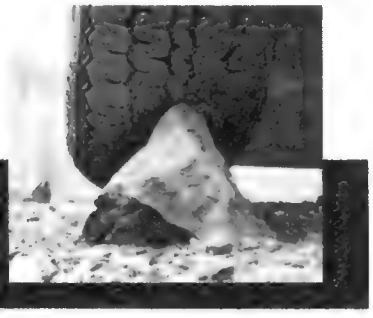
4.

Fulda Rasant.
Der Langzeitreifen, der Geld spart.

Fulda
Stahlgürtelreifen



Langzeit-Polyester-Karkasse
Geschmeidiges Polyestergewebe. Robust, elastisch, stoßschluckend. Sorgt für den hervorragenden Fahrkomfort jedes Fulda Rasant.



Langzeit-Stahlgürtel
Schützt den Fulda Rasant vor Verletzungen. Sorgt für geringeren Rollwiderstand. Ergebnis: längere Lebensdauer des Profils und Kraftstoffersparnis.

Langzeit-Computer-Profil
Computer-entwickelt. Testerprobt. Sorgt für Sicherheit in allen Fahrsituationen. Auch auf nassen Straßen.

Langzeit-Gummimischung
Verschleiß- und abriebfest. Für das entscheidende „Mehr" an Kilometern. Trotzdem überragende Straßenhaftung.

Rallye Monte Carlo

Gare (Bahnhof). Gleich hinter Gap war die erste Sonderprüfung fällig, eine komplizierte Schleife nördlich der Stadt mit dem Ziel im Dorf Romet. Für Touristen lohnt sich der Abstecher kaum, sie fahren am besten außerplanmäßig über die N 542 A, die etwas unverhofft kurz vor dem Ortsende links abzweigt, direkt nach Valserrs, von dort weiter zur N 100 B. Auf der geht's dann eine Serpentinentreppe, die den vollen Lenkeinschlag beansprucht.

Die Generalrichtung heißt von hier aus Sisteron. Das ist eine schöne, schon ziemlich südfranzösische Stadt an der Durance, die von einer imposanten Zitadelle beherrscht wird.

Das Gedränge auf der N 85 (Westufer der Durance) läßt sich dem Beispiel der Rallye folgend umfahren. Die weniger belebte D 4 erlaubt zügigeres Vorankommen. Sie mündet in l'Escale in die N 85. Auf der geht's sechs Kilometer weit nach Malija, wo es nach einem Ausgang auf die D 12 in Richtung Puimichel zu suchen gilt.

Die Landschaft hat hier schon ausgeprägt mediterranen Charakter: Wenig Wald, allenfalls Krüppel-Eichen und riesige Lavendelfelder. Verkehr gibt's auf der D 12 wenig, dafür wieder ein reichliches Angebot an Kurven. In le Castellet (die Rennstrecke befindet sich bei einem anderen Ort gleichen Namens) wechselt die Rallyeroute auf die D 101 (Richtung Entrevennes). Sie führt in einem recht trickreichen Abstieg ins Tal der Asse zur N 207, die bis Brasd'Asse (Römersiedlung) befahren wird. Ab hier liegt Kurs auf Castellane an: N 553 bis Puimoisson, dann D 56 bis N 552 nach Moustiers St. Marie.

Dort gerät der durch Nebenstraßen verwöhnte Reisende voll in den brodelnden Tou-

In Ambel führt die D 217 mitten durch ein Sägewerk. Solche Überraschungen gibt es häufig.

östlich nach Remoullon. Drei Kilometer hinter dieser Ortschaft folgt ein Abzweig nach rechts: Die N 551. Sie ist nun wieder Wettbewerbsstrecke. Orientierung nach folgenden Ortsnamen: Bréziers, Richtung Gigors, vorher abzweigen nach Bellafaire (N 551 A), Turriers.

Was nun an Landschaft und Strecke folgt, ist ebenso einsam wie im besten Sinne wildromantisch: Kleine Pässe, enge Schluchten und als Attraktion les Tourniquets — rismus. Moustiers verdankt seinem malerischen Ortsbild, dem nahe gelegenen Stausee, der Nachbarschaft des Canyon du Verdon sowie gefälligen Keramik-Erzeugnissen einen regen Urlauberzuspruch und eine ziemlich arrogante Gastronomie. Tisch und Bett gilt es hier zu meiden.

Der Canyon ist unbedingt sehenswert. Die Rallyefahrer umkurvten ihn auf der nördlichen Route (N 552), von der zwei Stichstraßen zu Aus-

Entwickelt in Zusammenarbeit mit dem ADAC. Vom Bundesgesundheitsministerium ausdrücklich begrüßt.

NEU!

Die Deutsche Freizeitkarte

Die erste und einzige Karte voller Freizeit-Ideen.

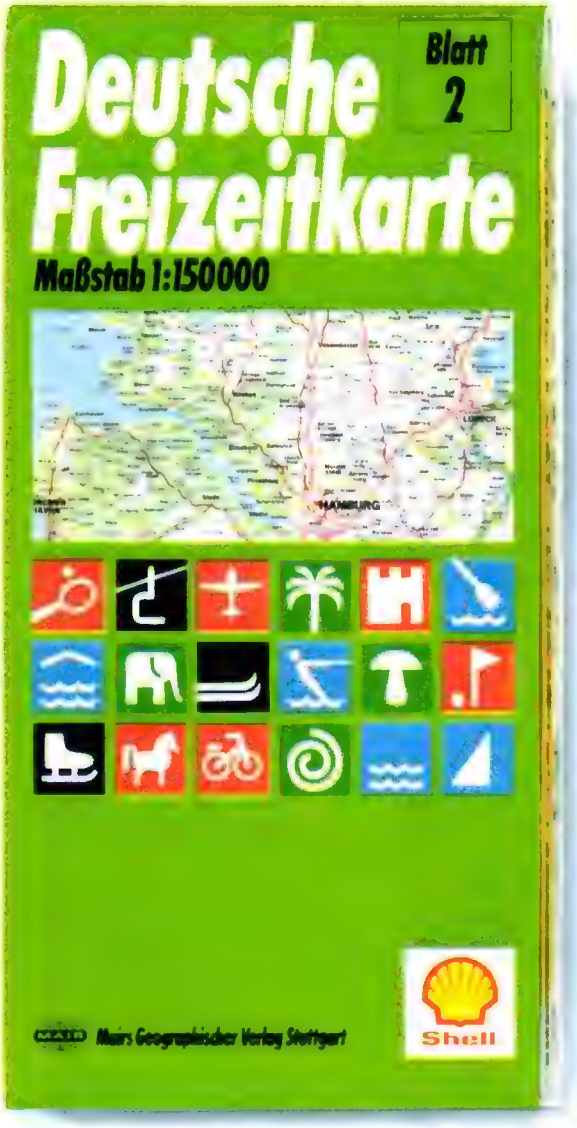
Die Deutsche Freizeitkarte ist da. In enger Zusammenarbeit mit dem ADAC und allen 15000 Gemeinden entstand die erste und einzige Landkarte, die das komplette Freizeitangebot in der Bundesrepublik darstellt. **Auf viele tausend Freizeit-Möglichkeiten – und auf ihre Lage – weisen 87 eindeutige Symbole hin.** 87 Symbole, die Ihnen auf einen Blick zeigen, wo Sie am Wochenende, im Urlaub und auch noch schnell nach Feierabend Ihrer liebsten Freizeitbeschäftigung nachgehen – oder eben auch »mal etwas ganz anderes« unternehmen können. Das ist man sich und seiner Familie heute einfach schuldig.

Anregungen gibt's in Hülle und Fülle. Die Deutsche Freizeitkarte zeigt, wo Sie reiten, segeln, schwimmen oder Ski fahren können. Sie zeigt Go-cart-Bahnen, Segelflug-Plätze, Segelschulen, Tennisplätze, Abenteuer-Spielplätze für Kinder, Trimm-Dich-Pfade, Pilz-Lehrpfade, Sehenswürdigkeiten und und und . . .

In Deutschland ist immer und überall Freizeit-Saison. Ein Blick in die neue Deutsche Freizeitkarte wird Sie davon überzeugen.

Die neue Freizeitkarte erhalten Sie bei Ihrem Buchhändler, an allen Shell Stationen, in Warenhäusern, beim ADAC und in guten Sportgeschäften.

DM 5,80



GARANTIE

Wir garantieren: Schon beim ersten Gebrauch der neuen Deutschen Freizeitkarte entdecken Sie ungeahnte Freizeit-Möglichkeiten. Andernfalls senden Sie uns einfach die Karte ein und erhalten den Kaufpreis prompt zurück.

Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart. 7302 Ostfildern / Kemnat.

sichtspunkten führen. Insgesamt attraktiver ist die Südseite (D 19 später D 71). Wer Zeit hat, sollte sich natürlich die Canyon-Rundfahrt (ca. 120 km) gönnen.

Hinter Comps empfiehlt es sich, auf die N 555 abzubiegen und das Etappenziel Jabron anzusteuern.

4 Jabron—Monaco: Für schwache Nerven weniger empfehlenswert

Jabron ist touristisch gesehen keinen Umweg wert: Ein Provencenest wie tausend andere, nur kleiner als die meisten. Interessant ist hier eigentlich nur die im Ort abzweigende D 52 (Richtung Brenon), die bis Châteauvieux als Sonderprüfung gefahren wird. Die gezeiteten elf Kilometer sind kaum mehr als spurbreit und haben Achterbahncharakter. Man möchte ihnen eigentlich nicht unbedingt — wie die Rallyefahrer — bei Dunkelheit und Eis begegnen.

Anschließend gilt es, den Ort le Logis-du-Pin anzusteuern (über die Straßen D 52, D 21, N 85 Richtung Castellane). Ab Logis-du-Pin ist der Weg zur nächsten Station St. Auban ausgeschildert. Bemerkenswert an diesem Ort ist der Clue de St. Auban: Eine Felsschlucht mit integrierter Kapelle, die auf der N 211 durchfahren werden kann.

Weiter in dieser Richtung zu fahren ist gewiß reizvoll, aber die Qualifikationsetappe der Rallye Monte Carlo 1975 bevorzugte die exclusivere Tour über die D 5 und die D 10. Letztgenannte führt über den Col de Pinpinier und ab le Mas 16,5 Kilometer „gefährliche und schwierige Straße". Dieser Weg am Abgrund der Montagne de Charamel entlang gehört landschaftlich zum besten der ganzen Reise.

In Roquesteron lohnt sich ein Abstecher von der Rallyestrecke (D 17 über Gilette ins Vartal) auf die D 1 (Bouyon, le Broc) und die N 209 nach Pont Charles Albert). Wer hier die Nase voll vom Kurvenfahren hat, kann nach rechts abzweigen und auf der N 202 24 Kilometer später Nizza erreichen. Unermüdliche Lenker steuern links herum nach Plan du Var, biegen dort in die Gorges de la Vesubie ab und folgen den Schildern nach St. Martin bis zum Abzweig nach la Bolléne-V. Auf den folgenden 15 Kilometern gilt es nun, den berüchtigten Col de Turini zu erklimmen. Wer das endlose Geschlinge hinter sich hat, freut sich, auf der Höhe eine gut entwickelte Gastronomie zu finden und möglicherweise auch darüber, daß er die Tour nicht dreimal in einer Nacht und gar auf Schnee und Eis zu fahren hat.

Der Abstieg vom Turini über Moulinet und Sospel ist etwas weniger strapaziös. Und der dann folgende Col de Braus wird nun fast schon als Lockerungsübung empfunden. Der Umweg über ihn lohnt nicht nur wegen der Landschaft sondern auch wegen einer fast geometrischen Serpentinenformation. Am anderen Fuß des Braus liegt L'Escarène. Und wer dort das Betrachten schöner Landschaft so langsam satt hat, sollte über die D 21 la Grave ansteuern. Dort befindet sich eine gigantische Zementfabrik, an der sich das strapazierte Auge erholen kann.

Die letzten Kilometer: D 53 über Peille (hat noch Provence-Charme) und la Turbie (Römerdenkmal und Touristenrummel) nach Monte Carlo (keine Parkplätze). Des guten Essens wegen lohnt sich die Suche dennoch. Die Rallyefahrer schätzen folgende Restaurants besonders: in Monaco l'Estoril Pub, Avenue Princesse Grace und in St. Nicolas das Renn- und Rallyefahrerlokal in der Rue de l'eglise. Schade: Das klassische Rallyefahrerlokal Cesare hat einem Geschäftshaus weichen müssen.

Sonderprüfung St. Barthélemy:
Im Sommer rutscht man auf Schotter — im Winter auf Eis und Schnee.

Reiseunterlagen

Unbedingt erforderlich:
Michelin-Straßenkarte 1 : 200 000
Blatt 74 Lyon—Genève
Blatt 77 Valence—Grenoble
Blatt 81 Avignon—Digne
Blatt 84 Marseille—Menton

Außerdem empfehlenswert:
Michelin-Straßenkarte 1 : 100 000
Blatt 195 Environs de Nice
Baedekers Reiseführer Frankreich
Heyne Reiseführer Cote d'Azur
Michelin Guide Bleue, France

Wer dort gediegen tafeln will, was nicht billig doch erstrebenswert ist, sollte auf der Anfahrt zweierlei keinesfalls übersehen. Allem Anschein zum Trotz sind französische Nebenstraßen nicht ganzjährig für Rallyefahrer und Touristen reserviert. Begegnungen mit dem lokalen Fleischer, dem Milchmann oder dem Postboten sind in jeder blinden Kurve möglich. Und zudem herrscht in Frankreich der kleinliche Brauch, die Geschwindigkeit auf Straßen mit Gegenverkehr auf 90 km/h zu begrenzen. Die zuständigen Polizeiorgane aber halten wie bei uns weit mehr vom Kassieren als vom langen Diskutieren. *cpb*

NEU

Super Ferro Dynamic.

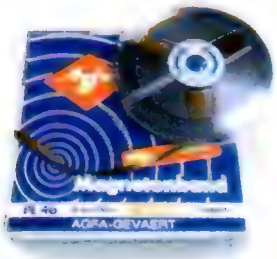
Das neue Band bringt mehr!
90% mehr Dynamik!

Ein Qualitätsgewinn auf allen Recordern. Und gar nicht teuer!

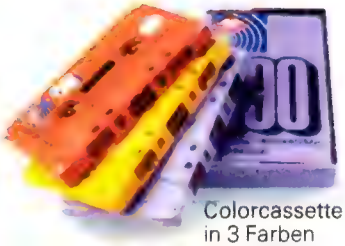
- 90% Dynamik-Gewinn gegenüber bisherigen Low-Noise-Cassetten. Extrem verbesserte Aussteuerbarkeit der Grundtöne. Reduzierter Bandrauschen.
- 50% Klang-Gewinn durch höhere Aussteuerbarkeit der hinzusten Töne.
- Klirrfaktor ... verbessert ... Au... ...ungen.

Jetzt mit Spezial-Mechanik! Auch lieferbar als C90, C90+6, C120.

Agfa Gevaert. In vielem ein Vorbild.



PE 46 Kunststoffkassette



Colorcassette C 90 in 3 Farben

PEM 368 Buchkassette
PEM 268 Metallspule

Stereochrom C 90 mit SM Mechanik

Musik im Auto

Karajan im Handschuhfach

Alles über Stereo-Radios, Cassettengeräte, Lautsprecher, Antennen.

Von Hannes Scholten

Das Autoradio ist mittlerweile fast unentbehrlich geworden: Es übermittelt wichtige Verkehrsinformationen und unterhält auf langen Fahrten. Dabei hat in den letzten Jahren der Anteil an Stereogeräten immer mehr zugenommen. Die Vielfalt der Typen und die Vielzahl technischer Raffinessen verwirren freilich viele Interessenten. Dazu kommt die recht unübersichtliche Preisge-

Musik im Auto

staltung. Manche Händler werben mit Lockvogelangeboten, denen zufolge ein Stereoautoradio unter 150 Mark kosten soll. Einbau und Zubehör schlagen dann jedoch oft um so kräftiger zu Buch. Vorsicht und vor allem genaue Preisvergleiche sind also angebracht.

Der Nutzen einer Stereowiedergabe im Auto ist unumstritten. Zu den Vorteilen zählen besonders die hohe Wiedergabequalität selbst bei lauten Fahrgeräuschen und großen Geschwindigkeiten, die räumliche Auflösung des Klangbildes und die geringere akustische Belästigung, weil alle Insassen gleichmäßiger beschallt werden. Außerdem führt die höhere Leistung der Stereogeräte zu verminderten Verzerrungen in den Lautsprechern.

Freilich hängt der Stereoempfang im Auto, grundsätzlich nur auf der Ultrakurzwelle möglich, von besonderen Umständen ab. Im Unterschied zum ortsfesten Radio wechseln ständig die Empfangsbedingungen; die höchstens 80 Kilometer weit reichenden Ultrakurzwellen werden von Häusern, Tunnels oder Bergen reflektiert und oftmals unterbrochen. Das liegt an den spezifischen Eigenschaften der UKW-Wellen, die sich wie das Licht nahezu gradlinig ausbreiten. Für guten Stereoempfang ist außerdem eine etwa zehnmal so hohe Antennenspannung notwendig wie für Monobetrieb. Diese Tücken machen sich im praktischen Betrieb als Rauschen, Zischen oder Senderschwund bemerkbar. Gute Geräte sind mittels besonderer Schaltungen jedoch in der Lage, solche Unregelmäßigkeiten auszugleichen.

Da ein Autoradio ständigen Belastungen — vor allem Erschütterungen beim Fahrbetrieb und extremen Schwankungen des Klimas — ausgesetzt ist, muß es besonders aufwendig konstruiert sein. Ein preiswertes Gerät mit billiger Mechanik verlockt zwar zur Anschaffung, kann aber bei häufigen Reparaturen recht teuer zu stehen kommen.

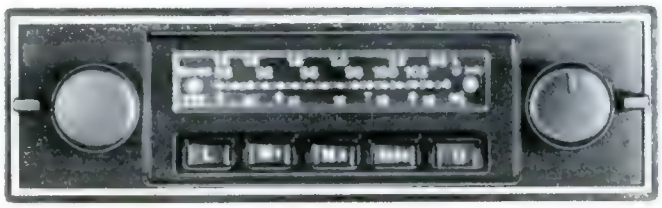
Aus der fast unübersehbaren Fülle des Angebots wurden einige Geräte ausgewählt, die als repräsentativ gelten können. Die angegebenen Preise sind ungefähre Richtwerte; sie können nach oben und nach unten erheblich schwanken. Das hängt einerseits mit der Aufhebung der Preisbindung zusammen, andererseits mit der unterschiedlichen Kalkulation, je nachdem, ob ein Händler in einer Großstadt oder auf dem Lande sitzt, ob er eine Monopolstellung einnimmt oder sich starker Konkurrenz gegenübersieht. Eine Reihe von Händlern hat sich auf den Versand von Autoradios spezialisiert; bei ihnen liegen die Preise oft recht niedrig.

In diesem Fall muß jedoch der Käufer selber für den Einbau sorgen oder ihn von einer Werkstatt erledigen lassen. Zum Anschaffungspreis kommen dann die Kosten für Einbau, für die Entstörung des Autos, für Antenne und Lautsprecher hinzu. Die meisten Hersteller liefern zum Grundgerät auch Universal-Einbauzubehör mit, das im Preis inbegriffen ist. Vor allem die Firmen Blaupunkt und Becker vertreten dagegen den Standpunkt, es sei sinnvoller, für jeden Autotyp ein ausgeklügeltes System von speziellen Lautsprechern, Kabeln und Blenden zusammenzustellen, um den individuellen Erfordernissen gerecht werden zu können. Daß sie sich das separat bezahlen lassen, versteht sich von selbst.

Dennoch ist der Do-it-yourself-Einbau meist unproblematisch, wenn sich die Hobbyisten peinlich genau nach den Herstelleranleitungen richten. Fachleute schätzen, daß weit über 30 Prozent aller neu gekauften Autoradios von den Kunden selbst eingebaut werden. Die Entstörung des Fahrzeugs sollte jedoch speziellen Werkstätten überlassen werden, da sie ein gewisses Know how erfordert.

Wichtigste Regel für den Selbsteinbau ist, auf solide mechanische Verankerung des Stereogeräts und der Lautsprecher zu achten. Bei einem Unfall können die Geräte sonst herausgeschleudert werden und im schlimmsten Fall als tödliche Geschosse wirken. Daß der elektrische Anschluß korrekt erfolgen muß und daß etwa ein Cassettenspieler, um sauberen Betrieb zu ermöglichen, nicht verkantet und verspannt eingebaut werden darf, ist selbstverständlich. ▷

Schaub-Lorenz TS 720



Schaub-Lorenz TS 708 selectronic

Philips RN 442

Philips RN 642

Radio oder Cassette? Hören Sie beides!

WKC 4020 für Stereo-Cassetten-Wiedergabe
WKC 4010 für Mono-Cassetten-Wiedergabe

Unsere Cassetten-Autosuper – Ihre idealen Beifahrer.

Die neuen GRUNDIG Cassetten-Autosuper erfüllen spielend jeden Programmwunsch. Ob Sie Radio-Musik auf 4 Wellenbereichen hören wollen. Oder Verkehrsdurchsagen. Oder zur Abwechslung Ihre Lieblings-Cassetten. Ganz nach Laune – mal dies, mal das. Denn GRUNDIG bietet Ihnen alles in autogerechter Kombination: 4-Bereichs-Autoradio mit integriertem Cassetten-Spieler. In einem platzsparenden Kompaktgerät. Robust, zuverlässig, bedienungsfreundlich. Und selbstverständlich mit Anschluß für GRUNDIG Verkehrs-Rundfunk-Decoder.

GRUNDIG Autosuper... weil Sie damit „super" fahren!

GRUNDIG

Bitte Prospekt anfordern bei
GRUNDIG AG · 851 Fürth/Bay.

Musik im Auto

Alle Geräte sind für die Betriebsspannung von 12 Volt ausgelegt; einige Hersteller liefern Spannungswandler für ältere Autos mit 6 Volt-Anlage, die zumeist universell verwendbar sind.

Das Modell Europa II Stereo des auf Autoradios und Flugfunkgeräte spezialisierten Herstellers Becker ist den Standardgeräten zuzurechnen und kostet etwa 350 Mark. Es ist mit UKW, Kurz-, Mittel- und Langwelle ausgestattet; fünf bevorzugte Sender, darunter zwei auf UKW, lassen sich speichern. Der Stereodecoder arbeitet feldstärkeabhängig; das bedeutet in der Praxis, daß bei schwachen Sendern nicht abrupt, sondern kontinuierlich auf Mono umgeschaltet wird. Anschlüsse für separate Cassettenspieler, Verkehrsfunkadapter oder Automatik-Antenne sind vorhanden. Die optische Betriebsanzeige und die Stereoanzeige sind erfreulich groß. Der Empfang ist auf allen Wellenbereichen sehr gut und störungsfrei, die Bedienung simpel. Maße 180 x 117 x 42 mm.

Der Typ Monza Cassette Stereo kostet etwa 520 Mark und enthält einen Cassettenspieler für Wiedergabe. Die Kurzwelle, allenfalls im Ausland oder zum Empfang von Radio Luxemburg wichtig, fehlt.

Blaupunkt Bamberg electronic

Stationsspeicher für Bamberg

Becker Europa II Stereo

Becker Mexiko Cassette Vollstereo

Das Mexiko Cassette Vollstereo kostet rund 1000 Mark und besteht aus einem Grund- und einem Verstärkerteil (180 x 170 x 52 bzw. 155 x 50 x 55 mm), benötigt also einigen Platz im Armaturenbrett. Da Becker den Standpunkt vertritt, daß ein Autocassettenspieler eine nur unbefriedigende Aufnahmequalität hat und auch die beste Aussteuerungsautomatik nicht vernünftig funktionieren kann, ist auch dieses Spitzengerät nur zur Wiedergabe von bespielten Cassetten geeignet. Der Spieler hat schnellen Vor- und Rücklauf.

Das Radio verfügt nur über UKW und Mittelwelle — die Langwelle ist in der Bundesrepublik fast ausschließlich von französischen Sendern besetzt. Eine Besonderheit ist der elektronische Sendersuchlauf; durch einfaches Antippen eines Knopfes sucht das Gerät auf beiden Wellen selbständig Senderstationen. Er ist in drei Empfindlichkeitsstufen für schwache, mittlere und starke Sender unterteilt. Anschlüsse für alle denkbaren Zusatzgeräte sind vorhanden. Den „Karajantest", den Becker propagiert — „die Neunte bei 130" —, besteht das Gerät einwandfrei: Der Suchlauf arbeitet zuverlässig, Empfangs- und Klangqualitäten sind sehr gut.

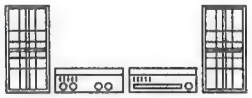
In derselben Preisklasse rangiert im breiten Angebot von Blaupunkt das Modell Bamberg electronic für 980 Mark. Es besteht aus einem Grundgerät (175 x 135 x 40 mm), einem Empfangsteil (175 x 85 x 40 mm), einem Stationsspeicher und einem Mikrofon, braucht also gleichfalls viel Platz im Auto. Der Cassettenspieler ist auch für die Aufnahme eingerichtet und arbeitet mit einer Automatik. Die Aufnahmequalität auch beim Besprechen über Mikrofon — praktisch für Notizen unterwegs — ist befriedigend. Das Bamberg hat ebenfalls einen Sendersuchlauf für alle vier Wellenbereiche; statt von einem Zeiger auf der Skala werden die eingestellten Sender von einer Leucht-

Für alle, die eine REVOX-Anlage für unerschwinglich halten...

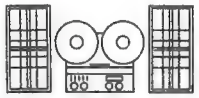
...auch Rom wurde nicht an einem Tag erbaut

Zum schrittweisen Aufbau hier einige Beispiele:

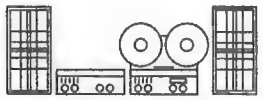
A78 – AX – PL.-SPIELER
Ideale Kombination für Schallplattenfreunde



A78 – A76 – AX
Akzent auf UKW-Empfang

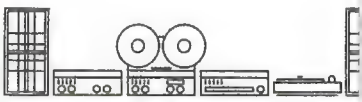


A77 (mit Endstufen) – AX
Akzent auf Tonbandaufnahme und -wiedergabe



A77 – A78 – AX
Ideale Kombination für Tonbandfreunde

A78 – A76 – AX – PL.-SPIELER
Ideale Kombination für Schallplatten- und UKW-Wiedergabe



A77 – A78 – A76 – AX – PL.-SPIELER
Alle Möglichkeiten bei höchster Qualität und besonders günstigem Preis-Leistungs-Verhältnis

Zudem sind die Bausteine dieser Serie auch mit den REVOX-Geräten A700 – A720 – A722 kombinierbar.

Heute weiss man von allem den Preis, von wenigem den Wert

A78
Hohe Dauerleistung: 100 Watt Musikleistung 160 Watt. Geringe Verzerrungen bei grosser und kleiner Lautstärke.
Eng tolerierter, linearer Frequenzgang.
Keine Lautstärkesprünge durch Pegelvorregler in allen Stereoeingängen.

Monitoreingang mit Pegelvorregler für exakte Hinterbandkontrolle.
Stufenklangregler pro Kanal getrennt, reproduzierbare Einstellungen, exakte Linearstellung.
Belastungssichere Endstufen auf massivem Gusskühlkörper.

AX 4-3 / AX 3-3
Lautsprecherboxen von REVOX entwickelt und von REVOX gebaut.
Neues Konzept für hohe Belastbarkeit und hohen Wirkungsgrad bei geringsten Verzerrungen.
Nenn-/Musikbelastbarkeit:
AX 3–3: 40 bzw. 60 Watt
AX 4–3: 60 bzw. 80 Watt
3-Weg-Systeme mit neuentwickeltem Tieftonchassis.

A76
Entwickelt für hohe Empfangsleistung bei niedrigen Verzerrungen (0,2%).
HF-Eingangsteil mit Feldeffekt-Transistoren und 4fach-Drehkondensatorabstimmung.

Trennung von Selektion und Verstärkung im ZF-Teil mit passivem Filter und Breitbandverstärker.
Präzise Abstimmanzeige für Kanalmitte und Signalstärke.

A77
Laufwerk mit 3 robusten Wechselstrommotoren und elektronischer Drehzahlregelung und -umschaltung für den Tonmotor.
Drucktasten und Relais steuern Laufwerkfunktionen, fernbedienbar.
Elektromagnetisch betätigte Servobremsen.

Getrennte Tonköpfe für Aufnahme, Wiedergabe und Löschen.
Getrennte Aufnahme- und Wiedergabeverstärker.
Bandspulen bis 26,5 cm.
Effekte schaltbar, Spurüberspielen, Echo, Multiplay.

STUDER REVOX

Deutschland:
WILLI STUDER GmbH,
7827 Löffingen
Schweiz:
REVOX ELA AG,
8105 Regensdorf ZH
Österreich:
REVOX EMT GmbH,
1170 Wien, Rupertusplatz 1

Mit diesem Coupon erhalten Sie Unterlagen über das REVOX-Programm
25–70

Musik im Auto

punktkette angezeigt. Die Suchempfindlichkeit kann in zwei Stufen eingestellt werden. Der Stereodecoder arbeitet kontinuierlich. Sechs Stationen sind auf dem Stationsspeicher fest einstellbar. Empfangs- und Klangqualitäten sind sehr gut.

Das seit Jahren immer wieder verbesserte Standardgerät Frankfurt Stereo kostet etwa 450 Mark (175 x 110 x 45 mm), bietet jedoch weit weniger Bedienungskomfort. Über fünf Stationstasten sind vier UKW-, zwei Mittelwellen- und je ein Lang- und Kurzwellensender fest einstellbar. Eine Sonderausführung, das sogenannte Frankfurt Rallye, besitzt außer einem anderen Design eine verdoppelte Verstärkerleistung, die sich vor allem für besonders laute Autos eignet. Beide Geräte haben keinen Cassettenspieler.

Das Modell RN 642 von Philips (180 x 160 x 55 mm) kostet zwischen 560 und 600 Mark. In diesem Preis ist reichhaltiges Einbauzubehör inbegriffen. Der integrierte Cassettenspieler – die Cassette wird nicht wie bei Blaupunkt oder Becker mit der Breit-, sondern mit der Längsseite eingesteckt – ist nur für Wiedergabe eingerichtet. Die Kurzwelle fehlt beim Radioteil. Sechs Sender, drei davon auf UKW, sind über ein Philips-spezifisches, „Turnolock" genanntes Einknopfsystem fest einstellbar. Der Spieler hat schnellen Vor- und Rücklauf. Etwas unpraktisch erscheint die Lösung, daß nach Einlegen der Cassette eigens ein Schalter betätigt werden muß, um das Gerät in Gang zu setzen. Die Philips-Bedienungsanleitung ist vorbildlich klar. Das Gerät hat eine elektronische Störaustastung, die für störungsfreien Betrieb sorgt. Empfangs- und Klangqualitäten sind sehr gut, vor allem angesichts des relativ niedrigen Preises.

Das kleinere Modell RN 442 (rund 370 Mark) funktioniert bei Radiobetrieb nur in Mono; Stereo ist ausschließlich beim Cassettenspieler möglich, der durch das Einschieben der Cassette automatisch gestartet wird. Er hat schnellen Vorlauf, das Radio nur UKW und Mittelwelle. Maße 170 x 145 x 50 mm.

Das TS 720 cassette stereo von Schaub-Lorenz (175 x 140 x 42 mm) ist trotz des integrierten Cassettenspielers besonders kompakt, weil es mit Moduln (elektronischen Bausteinen), darunter sieben integrierten Schaltungen, aufgebaut ist. Es verfügt über UKW, Mittel- und Langwelle, der Spieler über schnellen Vorlauf und wird für 430 Mark mit Einbauzubehör geliefert. Empfangs- und Klangeigenschaften sind sehr gut.

Das neueste Gerät von Schaub-Lorenz ist das TS 708 selectronic für rund 530 Mark. 14 integrierte Schaltungen ermöglichen die Abmessungen von 178 x 148 x 42 mm. Besonderheiten sind der elektronische Sendersuchlauf (wie beim Blaupunkt Bamberg) mit Anzeige über Leuchtpunkte statt der herkömmlichen Skala, dessen Empfindlichkeit in drei Stufen variabel ist. Der Suchlauf läßt sich so einstellen, daß das Gerät jeweils acht Sekunden auf einem empfangswürdigen Sender verweilt, ehe er weiterschaltet – praktisch, um das Senderangebot kurz überprüfen zu können. Der Stereodecoder arbeitet kontinuierlich. Das TS 708 hat, eine weitere Besonderheit, einen integrierten Verkehrsfunkdecoder: Wird eine „Info" genannte Taste gedrückt, erfaßt der Suchlauf automatisch den nächstliegenden Verkehrssender wie etwa Bayern III oder Hessen III. Das Zubehör umfaßt eine per Fuß antippbare Fernbedienung, die etwa neben das Kupplungspedal gelegt werden kann, so daß die Hände am Lenkrad bleiben können. Alle Anschlüsse für externen Cassettenspieler oder Automatik-Antenne sind vorhanden, die Empfangs- und Klangqualität ist sehr gut.

Werkbild: Becker

Erprobung und Fertigung von Modellen im Autoradiowerk Becker.

Alle Modelle der vier deutschen Hersteller unterscheiden sich im wesentlichen durch den Preis und den Bedienungskomfort. Beispiel: Das Blaupunkt Bamberg und das Schaub-Lorenz TS 708 haben elektronischen Sendersuchlauf; das Gerät von Blaupunkt ist zusätzlich per Hand abstimmbar und besitzt bei fast doppelt so hohem Preis einen Cassettenspieler. Bei unterschiedlichem Design – die Geräte von Becker, vorzugsweise in Modelle von Mercedes eingebaut, sehen vornehm-altmodisch aus, die von Blaupunkt sachlich, Schaub-Lorenz hat einen futuristischen Touch und Philips eine

Blaupunkt Auto-Stereo:

So wird Musik zum Klangerlebnis. Les Humphries sagt Ihnen, warum.

Ihr Auto bietet beste Voraussetzungen, Stereo zu hören.
Der akustisch günstige Innenraum eines Autos eignet sich besonders gut für Stereo. Auto-Stereo-Anlagen haben die doppelte Ausgangsleistung: 2 x 5 Watt. Drei oder vier Lautsprecher sorgen für gleichmäßige Schallverteilung.

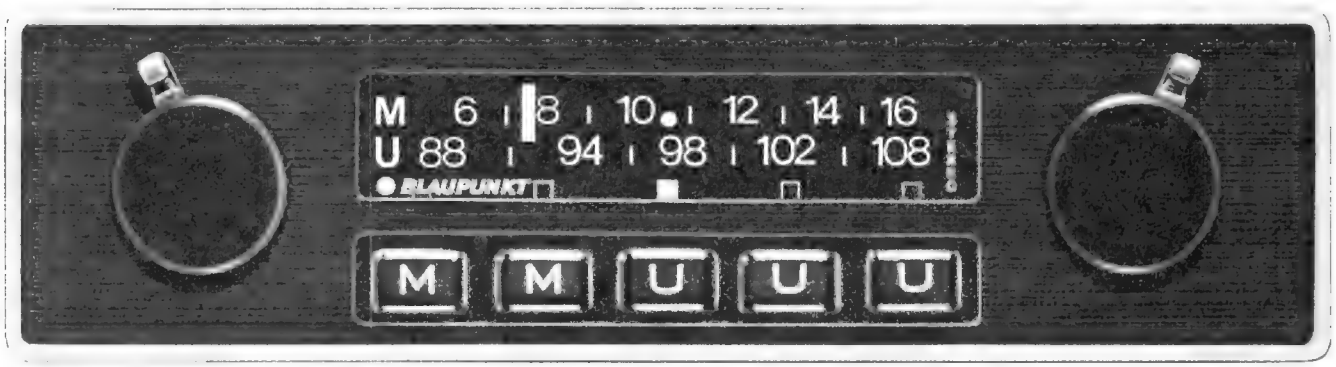
Alles zusammen macht Auto-Stereo zum besonderen Klangerlebnis – vollkommen wird es durch die hohe Tonqualität von Blaupunkt.

Blaupunkt: Das komplette Auto-Stereo-System aus einer Hand.
Bei Auto-Stereo ist es wichtig, daß alle Teile aufeinander und auf Ihren speziellen Wagentyp abgestimmt sind. Bei einer Blaupunkt Anlage ist alles von Blaupunkt.

Blaupunkt bietet das breiteste Auto-Stereo-Programm.
Mit sieben Auto-Stereo-Anlagen zwischen 290,– DM und 1 500,– DM bietet Blaupunkt für jeden individuellen Anspruch das passende Gerät.
Mit oder ohne Cassettenteil. Und mit weiteren Anschlußmöglichkeiten.*

Blaupunkt Auto-Stereo ist robust und zuverlässig.
291 strenge Tests im Werk gewährleisten die sprichwörtliche Robustheit und Zuverlässigkeit der Blaupunkt Auto-Stereo-Anlagen im täglichen Gebrauch. Und über 2 000 Kundendienststellen in aller Welt sind jederzeit für Sie da.

Auto-Stereo-Vorführung, Beratung und Einbau beim Fachhandel.



Blaupunkt »Münster Stereo«

***An jedes Blaupunkt Autoradio läßt sich ein Blaupunkt Verkehrslotse ARI anschließen. Ausgezeichnet mit dem ADAC-Verkehrssicherheitspreis 1975.**

BLAUPUNKT

BOSCH Gruppe

Musik im Auto

wiederum eigene Note – sind auch die Abmessungen unterschiedlich: Am kleinsten bauen die Geräte von Schaub-Lorenz, am größten die von Becker.

Alle Geräte sind mit sinnvollen Anschlußmöglichkeiten ausgestattet, bei allen haben die Hersteller offenbar großen Wert auf simple Bedienbarkeit, mechanisch solide Verarbeitung und Verkehrssicherheit (etwa Bedienungsknöpfe aus Gummi oder Weichplastik) gelegt. Die Leistungen der Cassettenspieler liegen sämtlich bei etwa fünf oder sechs Watt pro Kanal und reichen bei weitem aus.

Im Markt der Autostereogeräte haben die Japaner einen zunehmenden Anteil erobert. Dies ist vor allem auf die im Vergleich zu deutschen Geräten niedrigeren Preise zurückzuführen, in denen auch das Zubehör oft bis hin zu Entstörkondensatoren enthalten ist.

Der Krefelder Autoimporteur Walter Hagen vertreibt in der Bundesrepublik die Stereogeräte des renommierten japanischen Konzerns National. Das Kombi-Gerät CQ-840 (180 x 135 x 45 mm) kostet etwa 400 Mark und enthält einen Cassettenspieler für Wiedergabe, der mit schnellem Vorlauf ausgerüstet ist. Für etwa 560 Mark ist das Modell auch mit zusätzlichem schnellem Rücklauf und einer sogenannten Autoreverse-Einrichtung erhältlich: Bei Bandende wird automatisch zur anderen Spur übergewechselt, ohne daß die Cassette neu eingeschoben werden muß. Daß CQ verfügt über UKW und Mittelwelle. Wie bei den meisten japanischen Geräten sind die Achsen der beiden hauptsächlichen Bedienungsknöpfe verstellbar, so daß das Gerät in praktisch jeden vorhandenen Ausschnitt im Armaturenbrett paßt.

Das kleinere Modell CR-862 (175 x 95 x 40 mm) kostet etwa 330 Mark, hat drei programmierbare Stationstasten für UKW und Mittelwelle und keinen Cassettenspieler. Beide Geräte besitzen Anschlüsse für Verkehrsfunkdecoder oder Automatik-Antennen.

Das Modell KP 4000 von Pioneer (180 x 160 x 50 mm) für rund 560 Mark, eines weiteren renommierten Japaners, besitzt einen Cassettenspieler mit schnellem Vor- und Rücklauf sowie UKW und Mittelwelle. Unter der Bezeichnung KP 4300 ist es mit zusätzlicher Kurz- und Langwelle erhältlich. Der Verstärkerteil leistet acht Watt pro Kanal. Die Senderskala steht schräg und erlaubt einen sehr guten Überblick.

Pioneer KP 4000

Das Gerät AS 501 von Silver (177 x 140 x 42 mm) ist sehr kompakt gebaut und kostet 398 Mark. Der Cassettenspieler hat schnellen Vorlauf und enthält einen Regler, der Bandrisse unmöglich machen soll, das Radio bietet UKW und Mittelwelle.

Das Sharp RG 2500 (180 x 190 x 50 mm) kostet rund 375 Mark mit integriertem Cassettenspieler, UKW und Mittelwelle. Ein-Ausschalter und Umschaltknopf für die beiden Wellen sind miteinander identisch und unpraktisch zu bedienen.

Das Sanyo FT 4030 mit Cassettenspieler (180 x 130 x 50 mm) kostet etwa 375 Mark, umfaßt UKW und Mittelwelle und ist als FT 4032 für 410 Mark mit zusätzlicher Kurz- und Langwelle lieferbar. Der Spieler hat schnellen Vorlauf. Es gibt keinen Anschluß für eine Automatik-Antenne.

Das Hitachi CSK 218 (180 x 150 x 50 mm) gehört mit 298 Mark einschließlich Cassettengerät mit schnellem Vor- und Rücklauf zum Preiswertesten auf dem Markt. Das Radio hat UKW und Mittelwelle. Als einziger Hersteller gibt Hitachi zwölf statt der sonst bei Japanern wie bei Deutschen üblichen sechs Monate Garantie.

Allen japanischen Geräten gemeinsam sind die relativ kompakten Abmessungen und der moderne technologische Aufbau; viele Modelle benutzen integrierte Schaltungen. Das Zubehör ist regelmäßig im Preis inbegriffen. Die meisten Geräte können mit einem rückwärtigen und zwei seitlichen Winkeln im Auto befestigt werden. Alle Geräte schalten bei Ende der Cassette automatisch auf Radioempfang um.

Die Wiedergabequalität der Cassettenspieler aller Japaner ist derjenigen deutscher Geräte in nichts unterlegen. Die Empfangsqualität der Radioteile ist deutlich schlechter, insbesondere bei Sharp und Sanyo. Dies macht sich besonders durch schlechtere Sendertrennung bemerkbar, verbunden mit entsprechenden Störungen. Ausnahmen sind das Gerät von Pioneer, von National und von Silver; hier ist der Empfang mindestens im UKW-Bereich gut.

Die Bedienungsanleitungen der Japaner sind oftmals unverständlich bis kurios. Beispiel: „Die Maschine würde in vollkommenem Zustand erhalten, wenn Sie die Regel befolgen, die Schallbandkassette nach Erfreuen dieses Schaltbandes zu entnehmen." Solche Formulierungen erschweren den korrekten Selbsteinbau, der Käufer muß herumprobieren.

Separate Cassettenspieler

Eine Reihe Hersteller liefert separate Cassettenspieler, die mit Stereoradios kombiniert werden können oder auch unabhängig davon funktionieren, sofern sie über einen eigenen Verstärker verfügen.

Das Blaupunkt-Modell ACR 920 (135 x 150 x 45 mm) kostet etwa 280 Mark und ist für Aufnahme und Wiedergabe in Kombination mit einem Stereoradio geeignet. Das mattschwarze Gehäuse ist mittels eines Haltewinkels simpel zu montieren und verfügt über schnellen Vor- und Rücklauf sowie Mikrofonanschluß – ein Dienst für Geschäftsleute oder Vergeßliche, die sich unterwegs Notizen machen können.

Im Preis vergleichbar (rund 270 Mark) ist das Becker-Gerät 355 mit den Abmessungen 125 x 140 x 60 mm. Es hat gleichfalls schnellen Vor- und Rücklauf, ist jedoch nur für Wiedergabe eingerichtet.

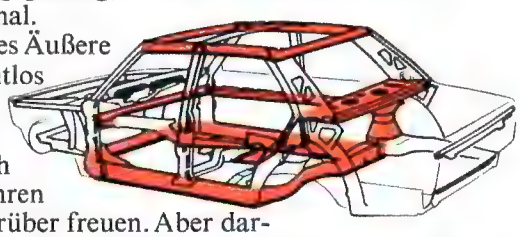
Sehr preisgünstig ist das Philips N 2607 (110 x 140 x 55 mm) für 180 Mark mit

Das ist der neue Fiat 131 mirafiori. Wir haben alles getan, damit Sie lange Freude daran haben.

Der neue Fiat 131 mirafiori.

Mit dem neuen Fiat 131 wollen wir beweisen, wie man ein besonders robustes, sicheres und praktisches Auto in ein besonders schönes Auto verpackt:

Die Karosserie ist 4,24 m lang und 1,63 m breit, aber innen hat sie für 5 Passagiere und ihr Gepäck Platz wie kaum ein Auto dieser Klasse. Mit den großen, tief heruntergezogenen Fenstern sorgt sie für eine gute Rundumsicht. Und sie ist besonders strömungsgünstig, denn sie kommt aus dem Windkanal.



Dieses Äußere ist so zeitlos schön, daß Sie sich auch nach Jahren noch darüber freuen. Aber darunter steckt ein Sicherheitsauto mit einer massiven Fahrgastzelle (Verstärkungen in Dach, Rahmen und Türen), mit Knautschzonen vorn und hinten, mit einer Sicherheitslenksäule, mit einem Tank an der denkbar sichersten Stelle. Und mit einem überdimensionierten Motor, dessen Reserven für Zuverlässigkeit, Sparsamkeit und Laufruhe sorgen.

Dieses Äußere wird von vorn und hinten durch Stoßstangen geschützt, die 6 cm nachgeben, ohne daß die Karosserie beschädigt wird. Eine Hohlraumversiegelung und vier Lackschichten machen es von oben wetterfest, eine dicke PVC-Schicht auf dem Karosserieboden und in den Radkästen von unten. Die vorderen Radkästen haben zusätzliche Kunststoffeinsätze, die Felgen sind epoxydgeschützt. Auf alle lackierten Teile bekommen Sie sogar eine besondere Garantie.

So haben wir alles getan, damit Sie an Ihrem Fiat 131 lange Freude haben. Und wir haben alles getan, damit er möglichst billig in Wartung und Reparatur ist: Die vorderen Kotflügel sind zum Beispiel verschraubt, der Motor ist leicht zugänglich, die gesamte Elektrik läuft in einer Schaltzentrale unter dem Armaturenbrett zusammen.

Bevor dieses Auto in Serie ging, hatte es schon Hunderttausende von Test-Kilometern hinter sich. Durch Staub, Schlamm und Wasser, über Felsen, Eis und Schnee. Von Wawa in Kanada, wo es kalt ist wie am Pol, bis Sambia, wo es heiß ist wie in der Hölle.

Das ist die Art und Weise, wie wir ein robustes, sicheres, praktisches und schönes Auto bauen.

Der Fiat 131 ist der neueste Beweis.

Der Fiat 131 hat Frontmotor und Hinterradantrieb, 2-Kreis-Servo-Bremssystem, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftregler hinten, Gürtelreifen, Drehstromlichtmaschine. Es gibt insgesamt 8 Varianten: Normal- und Specialversion, 2- und 4-türig, Kombi 5-türig, 2 Motoren (1300 ccm/55 PS/Normalbenzin, 1600 ccm/75 PS), und praktische Extras (z. B. 5-Gang-Getriebe, Automatik, Kopfstützen, Drehzahlmesser, Métallisé-Lackierung).

Preise ab DM 9.540,– (2-türig, 55 PS, Normalversion. Unverbindl. Preisempfehlung).

FIAT

Bitte schicken Sie mir sofort Ihren großen Prospekt und Testberichte der Presse.

Name _____

Plz., Ort _____

Straße _____

An: DEUTSCHE FIAT AG, 71 Heilbronn, Salzstr. 140

AMS/MOT

Musik im Auto

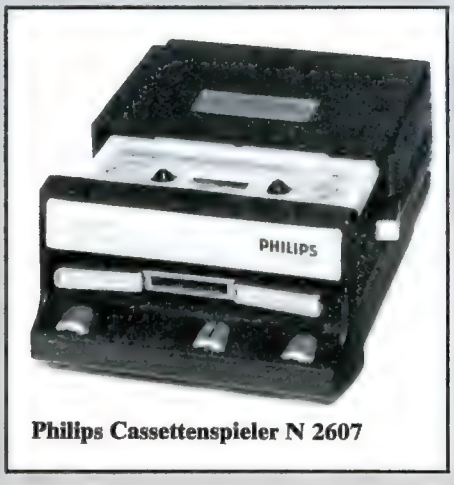
eigenem 2mal-5 Watt-Verstärker sowie schnellem Vor- und Rücklauf.

Das Modell car 15 von Schaub-Lorenz (125 x 140 x 40 mm) ist nur zur Wiedergabe fähig und hat schnellen Vorlauf. Es kostet rund 200 Mark, mit integriertem Verstärker (car 26) etwa 235 Mark, mit dazu passenden Lautsprechern 285 Mark.

Verwendet werden in allen Geräten die sogenannten Compact-Cassetten, die es in drei verschiedenen Längen mit entsprechend unterschiedlicher Spieldauer gibt. Für die C 120-Cassette gilt eine Dauer von 120 Minuten; sie wird wegen des dünneren Bandes und der damit verbundenen „Bandsalat"-Gefahr von keinem Hersteller empfohlen. Möglichst sollten ohnehin nur C 60-Cassetten gebraucht werden (60 Minuten).

Keine Cassette darf großer Hitze oder Kälte ausgesetzt werden, um Störungen im Abspielgerät zu vermeiden. Einige Hersteller (Blaupunkt oder Philips beispielsweise) liefern Konsolen, in denen sich bis zu sechs Cassetten stapeln lassen. Sie können unter dem Armaturenbrett befestigt werden.

Ungeklärt ist, ob die hochwertigeren Cassetten mit Chromdioxidband verwendet werden können. Bei HiFi-Cassettenrecordern für Heimanlagen sind sie längst gebräuchlich. Als einziger Hersteller läßt Silver sie ausdrücklich zu, Blaupunkt formuliert in der Bedienungsanleitung mißverständlich, sie seien nicht „zur Aufnahme geeignet", andere Firmen gehen entweder nicht darauf ein oder verbieten sie ausdrücklich, beispielsweise wegen erhöhtem Verschleiß des Tonkopfes im Cassettenspieler.



Philips Cassettenspieler N 2607

Die Folge ist, daß auf der Heimstereoanlage eingespielte Cassetten mit Chromdioxidband im Auto nicht verwendet werden können — ein erheblicher Nachteil. Denn dieser Band-Typ setzt sich beispielsweise wegen der verbesserten Höhenwiedergabe im HiFi-Gebrauch immer mehr durch.

Nach ungefähr 100 Betriebsstunden sollten die Bandführungsrollen und der Tonkopf im Spieler gesäubert werden, da sonst die Klangqualität merklich verschlechtert wird. Die Reinigung mittels Wattetupfer und Flüssigkeit ist in den meisten Fällen viel zu umständlich; es empfiehlt sich, eine spezielle Reinigungscassette zu kaufen, die einfach eingelegt und abgespielt wird.

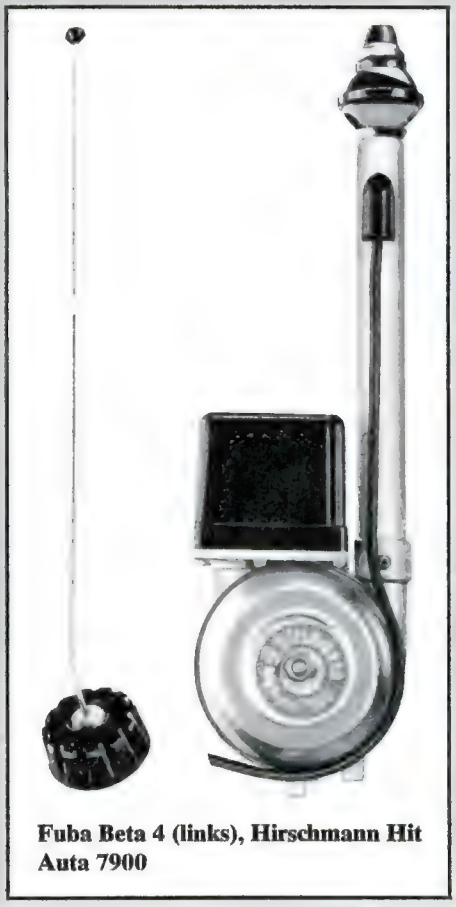
Antennen von 10 bis 180 Mark

Beim Rundfunk- und vor allem beim Stereoempfang im Auto spielt die Antenne eine erhebliche Rolle. Manche Interessenten zögern zwar nicht, sich das teuerste Gerät zu kaufen, sparen aber bei der Anschaffung der Antenne — und damit am falschen Ende.

Dabei müssen diese unscheinbaren Stäbe unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden; so ist der elektronische „Bedarf" bei UKW ganz anderer Art als derjenige etwa bei Mittelwellensendern.

Genauso ist es bei der Montage: Einerseits soll die Antenne möglichst nah am Empfänger sitzen, um Spannungsverluste zu vermeiden, andererseits möglichst weit weg vom Motor. Denn in jedem Auto ist ein hervorragender Störsender gleich mit eingebaut — die Zündanlage. Deshalb ist auch eine gute Entstörung — bei manchen Automodellen wird sie schon im Werk vorgenommen — besonders wichtig.

Grundsätzlich ist das Dach der beste Platz für die Antenne; dort kann sie sozusagen frei und ungestört empfangen. Freilich ist der Einbau kompliziert; der Stab kann außerdem leicht an Garageneinfahrten abknicken.


Fuba Beta 4 (links), Hirschmann Hit Auta 7900

Die billigste Lösung ist die herkömmliche Versenkantenne aus Edelstahl oder verchromten Messingteilen. Sie besteht aus mehreren Teleskopteilen.

Zwei preiswerte Modelle von genügender Stabilität mit Sicherung gegen unbefugtes Herausziehen stammen von Aroso (11,50 Mark; Vertrieb Walter Hagen, Krefeld) und von Hirschmann (Hit Auta 770, etwa 10 Mark mit Schlüsselsicherung).

Bei beiden Modellen stimmt die Länge; sie ist mit rund 100—105 Zentimetern optimal für UKW-Empfang. Bei längeren Stäben wird der Empfang auf den übrigen Wellen zunehmend besser, bei UKW dafür schlechter.

Einteilige Stahl- oder Fiberglasruten haben gegenüber den Teleskopen einen Vorteil: Da sie aus einem Stück bestehen, können an den Übergängen keine besonderen elektrischen Widerstände auftreten — die Antennenspannung ist etwas größer, der Empfang damit, grob gesagt, besser. ▷

Fahr einfach weg mit Euroscheck.

Erst einmal gründlich ausspannen. Weitab von allem, was an den alltäglichen Rhythmus erinnert.
Einfach wegfahren. Einfach Mensch sein.
Wir helfen dabei, mit ec-Scheck und eurocheque-Karte. Für Ihren Urlaub.
Ob Inland oder Ausland: Kaufen Sie sich das, was Ihnen Spaß macht.
In über 30 Ländern Europas und des Mittelmeerraums verschaffen Sie sich unkompliziert und sicher Bargeld mit Ihrem ec-Scheck. Von Ihrem Girokonto bei der Sparkasse.

Clevere Leute haben Giro.

wenn's um Geld geht
Sparkasse

Holen Sie sich bei der Sparkasse ein Klasse-Poster. Oder bestellen Sie es direkt beim Sparkassen-Service, 7000 Stuttgart 1, Postfach 733

Name

PLZ, Ort

Straße

AM 12

Musik im Auto

Der Nachteil: Vor allem die Federfußantennen wackeln bei schneller Fahrt wie Lämmerschwänze und verschlechtern dadurch wiederum die Empfangseigenschaften. Gegen allzu stark schwankende Ruten hat außerdem der TÜV erhebliche Einwände wegen möglicher Verletzungsgefahr für Fußgänger in Wagennähe. Von guter Stabilität ist beispielsweise jedoch die schwarze Federfußantenne P 266 J von Poddig (etwa 30 Mark). Der Stab kann abgeschraubt werden und läßt sich kaum willkürlich abbrechen, da er aus Fiberglas besteht. Die Empfangsleistung ist sehr gut.

Die Auta 4000 M 801 von Hirschmann (etwa 50 Mark) ist obligatorisch in alle Wagen von Porsche eingebaut und paßt in ihrem vornehmen Mattschwarz zum Design dieser Sportwagen. Natürlich kann sie auch in jedem anderen Modell verwendet werden.

Besonderen Komfort bieten die Teleskop-Antennen mit Motorantrieb, die halb- oder vollautomatisch funktionieren. Den Strom erhalten sie vom Zündschloß oder von der entsprechenden Buchse am Radiogerät. Vollautomatische fahren ein und aus, sobald das Radio ein- oder ausgeschaltet wird; halbautomatische werden über einen separaten Schalter gesteuert, der im Armaturenbrett montiert werden kann. Der Strombedarf ist so gering, daß er die Batterie nicht belastet.

Ihr Vorteil: Sie bieten besseren Schutz vor Rowdys und ersparen vor allem schmutzige Hände. Ihr Nachteil: Bei starker Verschmutzung können die Teleskopteile klemmen, der Antriebsmotor kann defekt werden. Daher muß eine Motorantenne häufiger gesäubert werden.

Die Auta 6000 HS 15 von Hirschmann funktioniert vollautomatisch und kostet etwa 180 Mark. Sie ist zerlegbar und daher im Schadensfall preiswert zu reparieren. Ihr kräftiger Motor durchstößt problemlos selbst stärkere Vereisung der Karosserie und sorgt dafür, daß der Antennenstab auch bei hohen Geschwindigkeiten sekundenschnell problemlos ausfährt. Der Motor arbeitet außerordentlich geräuscharm.

Die Hit Auta 7900, nur halb so teuer, ist nicht zerlegbar und muß bei einem Schaden voll ersetzt werden. Ihre Abmessungen sind geringer, so daß sie auch in kleinere Automodelle paßt. Als Hit Auta 7600 (rund 68 Mark) ist sie mit Halbautomatik über separaten Schalter lieferbar. Beide Modelle haben eine geringere Schubkraft, die jedoch vollauf genügt.

Die MB 66 von Wisi für 140 Mark arbeitet ebenfalls vollautomatisch, hat eine etwas geringere Schubkraft als die große Hirschmann, ist dafür aber kleiner in den Abmessungen. Sie wird über ein Relais gesteuert.

Auch die Autojet S von Bosch (etwa 70 Mark) ist kompakt und paßt damit gut

Es gibt Gründe für Philips Cassetten-Recorder, an denen man einfach nicht vorbeikommt.

Sie wollen einen Cassetten-Recorder? Dann haben Sie tatsächlich die große Auswahl – leider fast unübersehbar für Sie. Hier wollen wir Ihnen bei der richtigen Entscheidung helfen.

Denn diese Gründe sprechen eindeutig für Philips:
– Die längste Erfahrung im Bau von Cassetten-Recordern, die Erfahrung des Erfinders!
– Der letzte Stand der Technik. – Die sprichwörtliche Zuverlässigkeit, millionenfach bewiesen!

Wir meinen: Gute Gründe genug, sich für Philips zu entscheiden.

Fragen Sie Ihren Fachhändler nach diesen Philips Cassetten-Recordern mit Batterie/Netzbetrieb: N 3302 plus, N 2220, N 2221, N 2223, N 2225.

N 2212 (s. Abbildung): ●Eingebautes Electret-Mikrofon ●Automatische Aussteuerung ●Elektronisch geregelter Motor ●Automatischer Bandstop mit Tastenauslösung ●Flachbahnregler für Lautstärke ●Bandlaufanzeige ●Löschsperre für MusiCassetten ●Anschluß für Überblendadapter ●Lieferumfang: Netzkabel (Spezialnetzteil im Stecker), anknöpfbarer Trageriemen, Überspielkabel und Compact-Cassette.

Auf Postkarte kleben und einsenden an Philips GmbH, 2 Hamburg 1, Postfach 101420. Dann erhalten Sie kostenlos den großen Philips Katalog „Alle Klänge dieser Welt". AT 12/75

PHILIPS

Darum Philips Cassetten-Recorder – denn nichts ist wichtiger als die Technik.

in enge Karosserien. Ihr besonderer Pfiff ist ein vierstufiger Schalter, mit dem das Radio ein- und ausgeschaltet und zudem die Länge der Antenne stufenlos verändert werden kann. Allerdings war das schlagfeste Kunststoffgehäuse nicht völlig dicht, was bei Eindringen von Wasser möglicherweise zu einem Defekt führen kann.

Auf dem Antennenmarkt werden zunehmend elektronisch verstärkte Antennen angeboten. Sie sind ebenso wie die Motorantennen fast ausschließlich für 12 Volt-Betrieb ausgelegt und beziehen ihren Strom über ein dünnes Kabel direkt vom Radio. Dazu zählt die P-Tronic 2002 J von Poddig (etwa 70 Mark) mit einer Teleskoplänge von 60 Zentimetern.

Die TEL 4 von Bosch (etwa 60 Mark) ist 32 Zentimeter lang, mit schwarzem Kunststoff ummantelt und unverwüstlich, weil extrem biegsam. Die Strapazen einer Waschstraße machen ihr nichts aus.

Die beiden Elektronik-Antennen Beta 4 (85 Mark, Unterbaumodell) und Beta 33 (89 Mark, Aufbaumodell) von Fuba gehen auf eine Entwicklung der Münchner Technischen Universität zurück. Sie passen auf jedes Auto, die Elektronik ist vollständig eingeschäumt und daher wasserdicht. Die Edelstahlrute der Beta 33 ist schwarz, diejenige der Beta 4 verchromt; beide sind in der Neigung stufenlos veränderbar und können so optimal allen Empfangsverhältnissen angepaßt werden.

Ein ähnliches Modell liefert Hirschmann unter der Bezeichnung Auta 3800 für etwa 80 Mark – übrigens die einzige Elektronische, die sich auch für 6 Volt-Betrieb eignet. Der Stab ist als Teleskopantenne ausgebildet und daher in der Länge veränderbar sowie vollständig abzuklappen.

Alle fünf Elektronik-Antennen verbessern hörbar die Empfangseigenschaften eines Autoradios – vor allem bei UKW, aber auch bei den übrigen Wellen. Qualitative Unterschiede unter den einzelnen Modellen waren nicht festzustellen. Ihre deutliche Überlegenheit gegenüber herkömmlichen Antennen spielen sie besonders bei Stereosendern aus; Geräte mit elektronischem Sendersuchlauf sprechen zudem deutlich auf mehr Sender an, die störungsfreier einfallen.

Dieser Vorteil läßt sich fast in gleichem Maß mittels eines elektronischen separaten Verstärkers (für rund 50 Mark) bei gewöhnlichen Antennen erzielen, wie er etwa von Bosch oder Poddig geliefert wird. Solche Zusatzgeräte kompensieren Spannungsverluste bei langen Antennenleitungen.

Für die Elektronik-Antennen empfiehlt sich als günstiger Befestigungspunkt (außer dem Dach) der hintere linke Kotflügel; für alle herkömmlichen der jeweils der Zündspule gegenüberliegende vordere Kotflügel. Der Empfang ist am besten, wenn das Teleskop nicht – wie üblich – senkrecht, sondern parallel zur Windschutzscheibe steht. ▷

Lautsprecher richtig eingebaut

Die richtigen Lautsprecher zu wählen und günstig zu installieren, ist entscheidend für den Klang einer Stereoanlage im Auto. Prinzipiell ist zwischen Einbau- und Aufbaumodellen zu unterscheiden; es gibt ein überaus reichhaltiges Angebot in runder oder rechteckiger Ausführung.

Einbaulautsprecher sind aus akustischen Gründen den Aufbaumodellen grundsätzlich überlegen, da ihnen die „Unterlage", in die sie eingebaut werden, beispielsweise die Türfüllung oder die hintere Hutablage, als Schallwand dient. Geschlossene Gehäuse bei den Aufbaulautsprechern klingen in den meisten Fällen besser als hinten oder seitlich offene.

Zugleich ist der Klang von der Größe des Autoinnenraums abhängig. In großen Autos können sich beispielsweise Bässe besser ausbreiten, da tiefe Töne „längere" Wellen haben. Je weiter auch die Lautsprecher voneinander entfernt sind, desto plastischer wird meist die Wiedergabe.

Wichtig ist außerdem der Punkt, an dem die Lautsprecher befestigt werden. Eine optimale Stereowiedergabe ist nur mit vier Lautsprechern erreichbar, zwei im Heck und zwei im Fond des Autos. Die unterschiedliche Lautstärke kann individuell durch einen Überblendregler ausgeglichen werden. Bei manchen Fabrikaten genügen drei, bei anderen lassen sich gar nur zwei Lautsprecher installieren. Hier hilft nur, vor der endgültigen Fixierung durch Experimentieren den optimalen Standort herauszufinden — es sei denn, der Fachhändler kennt ihn bereits aus Erfahrung, oder der Hersteller gibt präzise Anweisungen.

Auf eine solide Befestigung vor allem der hinteren Lautsprecher muß peinlich geachtet werden, sofern man vermeiden will, daß die Gebilde bei einem Aufprall oder schon bei einer Notbremsung nach vorn fliegen und den Insassen ins Genick prallen.

Bei den meisten Fabrikaten sind die Anschlußkabel eindeutig gekennzeichnet, oft sogar schon mit Steckern versehen. Ist dies nicht der Fall und wird die Polung verwechselt, leiden darunter die Baßabstrahlung und die Kanaltrennung. Als Trick, der freilich für nah beieinanderstehende Autolautsprecher gutes Gehör, mindestens aber mehrmalige Versuche voraussetzt, gilt: Lautsprecher anschließen, Autoradio auf Mono stellen und einen Sender suchen, der Musik bringt. Kommt nun der Klang scheinbar aus der Mitte zwischen beiden Lautsprechern, ist die Polung korrekt. Andernfalls müssen die Litzen eines der beiden Anschlußkabel (gleichgültig, ob das für den linken oder den rechten Lautsprecher) umgekehrt werden.

Die beiden Firmen Becker und Blaupunkt liefern für praktisch jedes Automodell geeignete Lautsprechersätze als Zubehör. Ihr Vorteil: Sie passen garantiert, es gibt keine Montageprobleme und keine Standortsuche. Alle übrigen Hersteller überlassen die Wahl dem Kunden — womit er freilich nicht unbedingt schlechter fährt.

Die Modelle TS 160 der japanischen Firma Pioneer (etwa 53 Mark pro Stück) eignen sich für den Einbau in Heckablagen oder Türen; sie haben einen Durchmesser von 160 mm. Gegen eventuellen Wassereintritt schützt sie eine Plastikabdeckung. Der Lautsprechergrill ist schwarz. Die Modelle haben einen Doppelkonus und verkraften maximal 20 Watt. Sie erzeugen einen exzellenten Klang sowohl in den Höhen als auch in den Bässen und erreichen, sorgfältigen Einbau vorausgesetzt, sogar HiFi-Qualität. Die Auto-Isonetta, ein Kugellautsprecher der Berliner Speziallautsprecherfirma Isophon (48 Mark pro Stück) ist fast identisch mit einem HiFi-Modell dieses Unternehmens, das vorzugsweise zur Verbesserung der Mitten und Höhen bei einer Heimstereoanlage eingesetzt wird. Sie verträgt bis zu 8 Watt und ist mit einem Spezial-Breitbandlautsprecher ausgerüstet. Höhen und Mitten sind fast so brillant wie beim Pioneer-Modell, in den Bässen freilich fehlt es zwangsläufig wegen der äußerst geringen Abmessungen.

Foto: Binder

Einbaulautsprecher (links die Pioneer TS 160) sind akustisch grundsätzlich den Konkurrenten in Kugelform (Mitte) oder in rechteckigen Gehäusen (rechts) überlegen, wenn sie korrekt installiert werden.

Philips liefert zwei Kugellautsprechermodelle; das kleinere kostet 48 Mark, das größere 70 Mark pro Stück. Der Befestigungsmechanismus beider Lautsprecher ist solide und simpel, der Klang sehr gut, wobei das größere Modell in den Tiefen noch etwas voller klingt.

Von Aroso sind zum Verwechseln ähnliche Kugellautsprecher auf dem Markt (32 Mark pro Stück). Freilich sind am Fuß des Gehäuses lediglich vier Klebestreifen angebracht, die sich bei starker Hitze etwa unter dem Heckfenster schnell lösen können. Eine zusätzliche Schraube ist daher dringend notwendig. Die kleineren Modelle namens Stereo-Boy kosten 27 Mark pro Stück und sind etwas kräftiger in den Bässen als die Auto-Isolettas, verzerren dafür in den Mittellagen etwas mehr. Billigstes Angebot bei Aroso sind die paarweise gelieferten Aufbau-Lautsprecher Stereo-Sound für 24 Mark, die bei solider Befestigung einen orientlichen Klang erzeugen.

Manche Autofahrer treiben den Spaß am zweikanaligen Klang aus dem Radiogerät freilich zu weit: Sie chauffieren mit aufgesetzten Kopfhörern durch die Lande und genießen die stimulierenden Rhythmen eines Bill Haley sozusagen exclusiv. Derartige Verfeinerungen enden meist, wenn die nächste Polizeistreife vorbeifährt, ab und zu auch früher: im Straßengraben.

Das nächste Extra erscheint im nächsten Heft—Thema: Männerhobby Motorrad.

Gewinn das große Abenteuer: 30 Höhenflüge im Freiballon.

Mit dem neuen SCOTCH-Cassetten-Trio. Von 3M

3M, der Cassetten-Spezialist für höhere Höhen und tiefere Tiefen, verlost 30 abenteuerlich-schöne Ballon-Flüge. 30 mal ein einmaliges Erlebnis. Der Höhen-Flug liegt nahe: Das neue SCOTCH-Cassetten-Trio: Dynarange, High Energy und Chrome in verbesserter Ausführung. Mit dem Feinst-Tonraster. Er wirkt wie ein Spitzenfarbfilm: Auch die zartesten Töne werden naturgetreu wiedergegeben.

Wer noch „höher" hinaus will: 3M hat das SCOTCH-Classic-Programm für die Freunde der Profi-Technik.

Mitmachen - Gewinnen - Hochfliegen!

Ihr Händler hat die Teilnahmekarten. Nichts wie hin!
Oder, Sie füllen diesen Coupon aus:

SCOTCH Cassetten von 3M sind die einzigen der Welt mit P... T... R.....

Name: _____

Anschrift: _____

SCOTCH Cassetten und Bänder. Von 3M. Die einzigen der Welt mit Posi-Trak-Rückseitenschutz gegen Bandsalat.

Schicken Sie die Karte mit dem richtigen Lösungswort an 3M Deutschland GmbH, 404 Neuss 1, Postfach 777
Einsendeschluß: 15. 8. 1975 (Poststempel gilt) Nicht teilnehmen können Mitarbeiter von 3M und deren Angehörige.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Schwimmpartie

Aquaplaning: Ursachen, Wirkung und richtiges Verhalten.

Von Werner Schruf

Aquaplaning beunruhigt schon länger die Gemüter. Die der Autofahrer, weil sie häufig von Aquaplaning überrascht werden. Und die der Verkehrsexperten, weil sie sich unter anderem an dem Fremdwort stören und noch keinen passenden deutschen Ausdruck dafür gefunden haben.

Im Bemühen um allgemeine Verständlichkeit des fremd klingenden Begriffes kreierte das Hessische Verkehrsministerium ein neues Schlagwort: „Aquaplaning = Wasserglätte" prangt auf Hinweisschildern an Streckenabschnitten mit erhöhter Aquaplaning-Gefahr. Mit Wasserglätte ist der aus dem Lateinischen und Englischen kombinierte Ausdruck allerdings völlig falsch wiedergegeben.

Aquaplaning wird korrekt mit dem Wort Wassergleiten übersetzt. Verständlichere Definition: „Aufschwimmen des Reifens auf einem Wasserfilm."

Wie entsteht Aquaplaning?

Aquaplaning trägt deshalb zu kritischen Fahrsituationen bei, weil der Fahrer das Aufschwimmen des Reifens in der Regel erst registriert, wenn der Pneu schon jeglichen Fahrbahnkontakt verloren hat. Und da abgefahrene Reifen bereits auf einem nur wenige Millimeter starkem Wasserfilm aufgleiten, ist die Schwimmpartie häu-

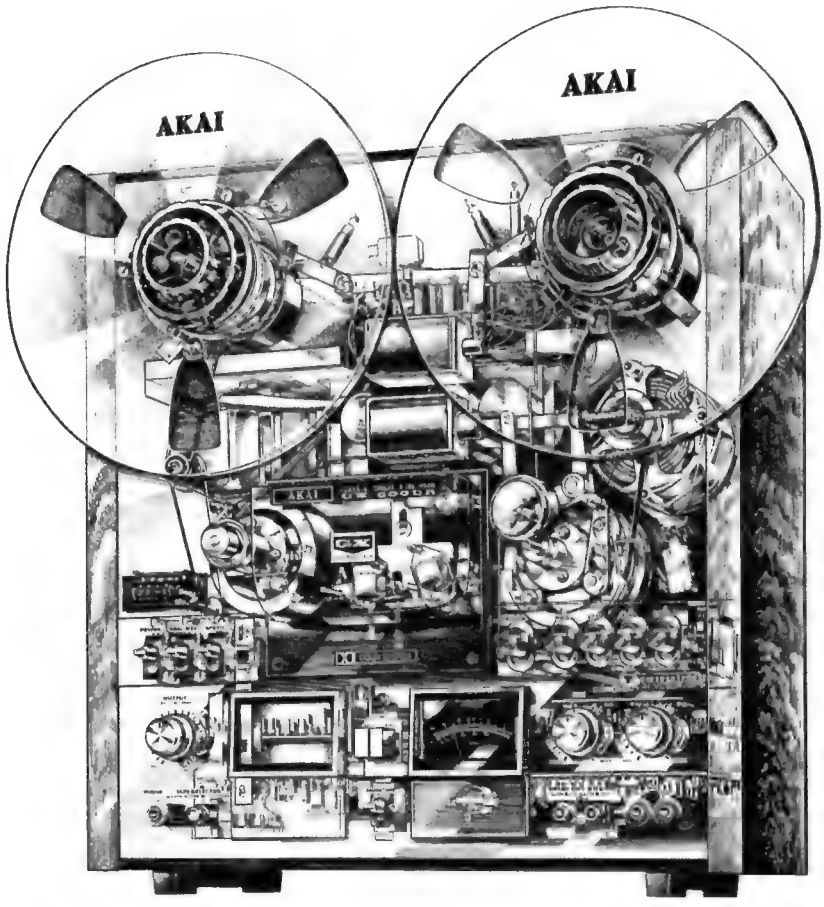
110 km/h

149 km/h

159 km/h

163 km/h

Auf dem Goodyear-Testgelände wird das Nässe-Verhalten eines Reifens im Bild festgehalten. Fotografiert wird von unten durch eine Glasplatte, das Wasser ist grün eingefärbt. Bei Tempo 110 hat der Reifen noch vollen Fahrbahnkontakt, der mit steigender Geschwindigkeit abnimmt. Bei 163 km/h schwimmt der Reifen ganz auf.



Raffinierte Elektronik allein bringt noch keine Klangpräzision. Aber unser neuer „GX-Kristall-Kopf"

Die technische Exzellenz der Akai-Tonbandmaschinen und Akai-Cassetten-Recorder ist unübertroffen. Unsere 2-Jahres-Garantie beweist es.

Warum Akai's „GX-Kristall-Kopf" so große Bedeutung hat? Weil dieser Tonkopf der Mittler zwischen Band und Ohr ist. Das wichtigste Einzelteil von Tonbandmaschinen.

Damit der neue Akai-Tonkopf 100% klangpräzise arbeitet, schneiden wir seinen magnetischen Kern aus einem Kristall (single x'tal). Einem Kristallgefüge, das in der Härte und Struktur einem Diamanten entspricht.

Diese neue hart-kristalline Masse erlaubt uns Super-Miniaturisierung des Kopfspalts, durch den jetzt die elektrischen Impulse (Ton) als sehr stark gebündeltes Magnetfeld aufs Band gesetzt bzw. dort abgenommen werden (focused field). Weil das nun streuungsfreier geschieht, erreichen wir deutlich bessere Übertragungswerte – und linearen Frequenzgang.

Der „GX-Kristall-Kopf" (21fach vergrößert)

Der „GX-Kristall-Kopf" – exklusiv in Akai-Maschinen – produziert das kristallklare Spiegelbild des Originaltons: unverfälscht in den Baßlagen, sehr sauber im Präsenzbereich und verzerrungsfrei bei Höhenprägung.

Testen Sie Akai beim Fachhändler.

AKAI®

BRITISH LEYLAND-IMPORTEUI

Aquaplaning

fig mit einem ausgeprägten Überraschungseffekt verbunden.

Der Aquaplaning-Vorgang läuft etwa folgendermaßen ab: Rollt das Rad in eine ausreichend tiefe Pfütze, schiebt der Reifen zuerst kurz einen Wasserkeil vor sich her und schwimmt dann auf – Reifen-Belastung und -Drainage (Wasseraufnahme- und Wasserableitvermögen des Reifenprofils) reichen nicht mehr aus, um den Fahrbahnkontakt aufrecht zu erhalten.

Dabei wird das Rad von dem Wasserkeil, der für erhöhten Rollwiderstand sorgt, stark abgebremst. Auch während des anschließenden Gleitvorganges kommt es nicht wieder auf die ursprüngliche Drehzahl, da die Reibung zwischen Reifen und Fahrbahn in dieser Phase sehr gering ist. Die Verzögerung der aufgeschwommenen Räder beeinträchtigt die Fahrstabilität – das Auto drängt vom Kurs ab.

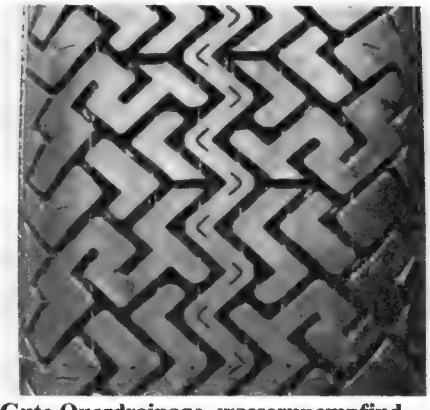
Bei gleichwertiger Bereifung schwimmen in der Regel nur die Vorderräder auf. Sie räumen gleichzeitig für die in der gleichen Spur laufenden Hinterräder die größten Wassermengen aus dem Weg. Und das ist gut so: Denn haben die Hinterräder einmal gänzlich den Fahrbahnkontakt verloren, pflegt die Heckpartie des Wagens auch bei Geradeausfahrt ziemlich abrupt auszubrechen. Ganz besonders plötzlich bei Autos mit Hinterradantrieb.

Generell wird zwischen zwei Arten von Aquaplaning unterschieden: zwischen Geradeaus- und Kurven-Aquaplaning. Letzteres tritt zwar seltener auf, ist aber noch kritischer, da das Auto zügig zum Kurvenaußenrand strebt.

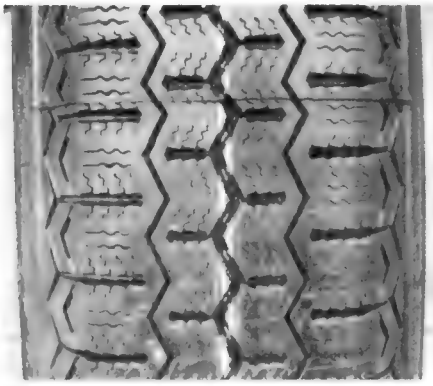
Erfolgreiche Maßnahmen

Gleichgültig, ob beide Vorderräder aufschwimmen oder einseitiges Aquaplaning auftritt, ob das auf gerader Strekke oder bei Kurvenfahrt geschieht – grundsätzlich müssen drei Verhaltensmaßregeln befolgt werden:

- Nicht bremsen,
- Lenkrad (möglichst in Geradeausstellung) festhalten,
- Kupplung treten.



Gute Querdrainage, wasserunempfindliches Profil: Veith-Pirelli CN 36 SM.



Schlechte Querdrainage, wasserempfindliches Profil: Michelin zX.

SPITFIRE 1500

Frei und offen – das ist das Fahrgefühl, von dem viele träumen. Aber nur wenige sind offen und frei genug, sich diesen Traum zu erfüllen. Der neue Triumph Spitfire 1500 – ist ein selten gewordenes Symbol der Unabhängigkeit. Ein echter Roadster – das bedeutet sportliches Fahren mit Frische-Garantie. Ein junges Auto, in dem man frei sitzt und frisch atmet. Und der Wind pfeift über Sie hinweg. Ein Wagen mit Profil, ob offen oder geschlossen.
Triumph Spitfire 1500. Das ist der Triumph der Freiheit.
Die neue 1,5 Liter-Maschine leistet 70 DIN-PS.

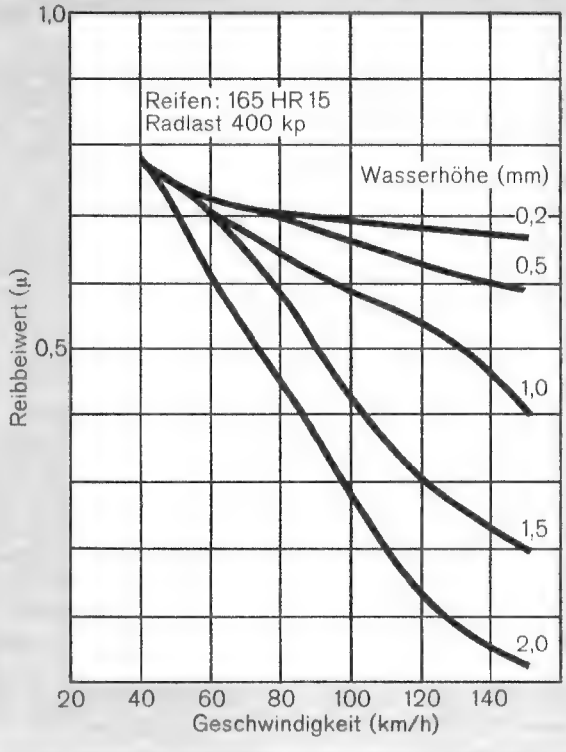
Hubraum 1474 ccm, Verbrauch 9,5 l / 100 km. Zweikreis-Bremssystem, Scheibenbremsen vorn. Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in 12 sec., DM 10.990,- (unverbindliche Preisempfehlung).

Der neue Triumph Spitfire 1500! Sind Sie so frei?

BRITISH LEYLAND **Triumph**

BRÜGGEMANN + CO GMBH · 4 Düsseldorf · Harffstraße 53 · Telefon 0211/78181

Reifenhaftung in Abhängigkeit von Wasserhöhe und Geschwindigkeit



Mit zunehmender Geschwindigkeit und Wasserhöhe steigt die Aquaplaning-Gefahr beträchtlich an. Während die Reifenhaftung bis Tempo 140 bei 0,5 mm Wasserhöhe um 23 Prozent abnimmt, beträgt die Differenz bei einem Millimeter Wasserstand schon 41 Prozent. Bei zwei Millimeter starkem Wasserfilm und 150 km/h ist die Haftung schon fast auf den Nullpunkt gesunken.

Bremsen verschlimmert die Situation nur: Die Räder blockieren dann nämlich sofort, und blockierte Räder können keine Seitenführungskraft mehr übertragen – der Wagen ist also lenkunfähig, auch wenn er auf eine griffige Stelle rutscht.

Lenkkorrekturen, die beim häufiger auftretenden einseitigen Aquaplaning oftmals instinktiv erfolgen, bleiben während des Gleitvorganges absolut wirkungslos. Wird die Lenkung verrissen und greifen die Räder nach der Rutschpartie in dieser Stellung wieder, gerät das Auto unweigerlich ins Schleudern – die Situation ist dann erst recht verfahren.

Zum Tritt auf das Kupplungspedal muß deshalb geraten werden, damit der Motor keine Antriebs- oder Bremsmomente mehr auf die gleitenden Antriebsräder übertragen kann. Außerdem wird dadurch das mögliche Absterben des Motors während der Schwimmpartie verhindert.

Durch aufmerksames Beobachten des Straßenzustandes und vorausfahrender Verkehrsteilnehmer kann die Aqua-

Heute spricht ERIBA zuerst vom Preis

Das ist sonst nicht die Art des Hauses, denn wir sprechen gerne über unsere Qualität.
DM 9.890,-- für den ERIBA Nova 500 M Exquisit, das gibt's nicht alle Tage!

Komplett mit allem Komfort: Heizung, Warmluftanlage, Kühlschrank, Doppelfenster, Schiebetür, Rundsitzgruppe und vieles mehr.
Das alles wie gesagt für **DM 9.890,--!**
Natürlich sorgt auch im ERIBA Nova der einmalige Stahlrohraufbau für Stabilität gegen Verrotten und Verwinden. Das bringt die optimale ERIBA-Sicherheit, hohen Wiederverkaufswert und ein langes Leben.

Bitte ausführliche Information anfordern. Sie kommt prompt.

ERIBA HYMER JOMI

Die Unternehmensgruppe ERIBA-HYMER-JOMI.

ERIBA-Caravans Eine Klasse für sich

60 Service-Stationen allein in der BRD

ERIBA-Fahrzeugbau, 7967 Bad Waldsee, Postfach 29 C Tel. 0 75 24/50 93

Erst mit der Fasett ist Ihre Anlage komplett. Die mobile Box für die toten Ecken.

Kostenlos. 4 TAGE zum Mitnehmen.

Bitte gehen Sie zu Ihrem Fachhändler

2 Jahre Garantie

Die Tandberg Fasett Boxen als Zusatzlautsprecher sind die optimale Lösung für den optimalen HiFi Stereo-Empfang im ganzen Raum. Sie sind klein. (Aber groß in der Leistung). Sie sind mobil. (Zum Hängen, Stellen und Einbauen). Sie sind anpassungsfähig. (Die Fasett gibt es in vielen Farben.) Tandberg-Fasett – die ganz andere Box.

TANDBERG RADIO DEUTSCHLAND GMBH

DIE TANDBERG HIFI FAMILY

TESTSICHER

Übrigens: die Fasett wird die „Vielseitige" genannt. Weil sie überall zu verwenden ist. Auch als Erstbox.

DIE TANDBERG HIFI FAMILY

Aquaplaning

planing-Gefahr häufig so frühzeitig erkannt werden, daß der Fahrer allein durch Drosselung der Geschwindigkeit und leichte Kurskorrektur gefährliche Situationen vermeiden kann. Generell muß mit Aquaplaning gerechnet werden:

- Bei wolkenbruchartigem Regen, wenn das Wasser nicht rasch genug von der Fahrbahn ablaufen kann,
- auf Straßen mit ausgefahrenen Spurrinnen,
- in leicht überhöhten Kurven auf der inneren Fahrspur.

Stark belastete Räder schwimmen prinzipiell erst bei höheren Geschwindigkeiten auf. Ein weit vorne liegender Schwerpunkt, wie er bei Fronttrieblern oder Autos in Standard-Bauweise (Motor vorn, Antrieb hinten) gewährleistet ist, wirkt sich hier günstig aus: Die hohe Belastung der Vorderräder bringt hohen Reifenanpreßdruck – der Wasserfilm wird leichter durchtrennt.

Entsprechend günstige Aquaplaning-Resultate liefern generell schmale Reifen, während die heute modernen breiten Konstruktionen – speziell Reifen der

Erhöhte Aquaplaning-Gefahr: regennasse Straße mit ausgefahrenen, wasserüberschwemmten Spurrinnen.

Wichtig: gute Reifen

Die Aquaplaning-Empfindlichkeit eines Autos wird hauptsächlich von den Faktoren Radlast und Reifen beeinflußt. Dabei spielt der spezifische Anpreßdruck der Reifen-Auflagefläche auf der Fahrbahn die entscheidende Rolle.

Mit zunehmendem Tempo nimmt auch die Aquaplaning-Gefahr zu. Grund: Es bleibt weniger Zeit für die notwendige Wasserverdrängung. Außerdem wird der Auftrieb des Vorderwagens mit steigender Geschwindigkeit größer, der für den Fahrbahnkontakt maßgebliche Anpreßdruck der Räder dadurch geringer.

Serie 70, 60 und 50 – wegen des geringeren Anpreßdrucks pro Flächeneinheit (kg/cm²) zum Teil wesentlich empfindlicher auf Pfützen reagieren.

Hier muß allerdings zwischen Reifenbreite und Reifen-Aufstandsfläche klar unterschieden werden: Letztere allein ist maßgebend – breite Reifen mit stark gerundeten Schultern und entsprechend schmalerer Auflagefläche bei Geradeausfahrt, wie beispielsweise die Veith-Pirelli-Reifen der Serie 60 –, schneiden hier besser ab.

Bedeutung kommt auch der Profiltiefe zu, denn mit zunehmendem Reifenverschleiß wird die Aquaplaning-Gefahr größer. Das ist leicht verständlich: Niedrige Profilkanäle können naturgemäß nur geringe Wassermengen aufnehmen und ableiten.

Wer seine Reifen bis zur gesetzlich limitierten Mindest-Profiltiefe von einem Millimeter abzufahren pflegt, muß auf nasser Fahrbahn schon bei niedrigen Geschwindigkeiten mit einem Aufschwimmen der Reifen rechnen und tut gut daran, sich einer äußerst gemäßig-

Reifen mit günstigem Aquaplaning-Verhalten

SR-Reifen
Firestone Cavallino S 1,
Metzeler Monza Steel,
Phoenix 2010 S,
Veith-Pirelli CN 54/P 3.

HR-Reifen
Phoenix 2010 S,
Uniroyal Rallye 240,
Veith-Pirelli CN 36 SM.

VR-Reifen
Dunlop SP Sport Super,
Veith-Pirelli CN 36 SM.

ten Fahrweise zu befleißigen. Wer in diesem Punkt kein unnötiges Risiko eingehen möchte, sollte die Reifen bei etwa drei Millimeter Profiltiefe erneuern.

Auch neuwertige Reifen unterscheiden sich im Aquaplaning-Verhalten sehr deutlich, was allein auf die differente Gestaltung des Profils zurückzuführen ist. Reifen mit hohem Negativprofil-Anteil und nach außen orientierten Kanälen, dazu gehören beispielsweise auch die grobstolligen Winterreifen, verfügen über eine bessere Drainage als Pneus mit schmalen und vornehmlich in Längsrichtung verlaufenden Rillen.

Deutscher Entwicklungsdienst

Wir bieten zwei Jahre Afrika, Asien und Lateinamerika – als Entwicklungshelfer.

Wir setzen voraus, daß Sie einiges über die Probleme der Dritten Welt wissen. Auch über Entwicklungshilfe. Und daß diese Probleme Sie nicht kalt lassen, obwohl es nicht Ihre eigenen sind.

Entwicklungshelfer können mit ihrem bescheidenen Beitrag die Welt nicht verändern – aber Entwicklungen beeinflussen. Das erfordert Bereitschaft und Fähigkeiten zu einer glaubhaften Partnerschaft. Dafür genügt es nicht, exotische Probleme mittels deutscher Tüchtigkeit zu bewältigen. Uns geht es um die Menschen, denen ihre Probleme über den Kopf gewachsen sind. Sie müssen die Ursachen erkennen und verstehen und eigene praktikable Lösungsmöglichkeiten finden.
Dabei wollen wir helfen.

: Deshalb suchen wir Entwicklungshelfer

Sinnvolle Aufgaben gibt es mehr als genug.

Diese Berufe suchen wir zur Zeit besonders:

Gesundheitswesen:
Apotheker, Ärzte/Ärztinnen (besonders für Chirurgie und Gynäkologie), Diätassistentinnen bzw. Fachleute für Ernährungsberatung, Hebammen, Krankenschwestern, Zahnärzte.

(Dipl.)-Ingenieure/Techniker:
Ingenieure für: Hochbau, Tiefbau, Ingenieurbau, Wasserbau- und Kulturtechnik, Vermessungswesen, Städteplanung, biomed. Technik, Chemie, Elektrotechnik, Nachrichtentechnik (Radio/TV), Physik, Wirtschaftsingenieure. Bautechniker, Chemotechniker/Laborant für Textil, Elektrotechniker, Gießereitechniker, Orthopädie-Techniker, Wasserbautechniker.

Kaufm. Berufe/Verwaltung:
Betriebswirte, Textilkaufmann, Kaufleute (Bank, Industrie, insbesondere mit Erfahrung im Genossenschaftswesen/Agrarsektor), Volkswirte, Dipl.-Bibliothekar.

Technik/Handwerk:
Baumaschinen-Mechaniker, Betriebselektriker, Blechschlosser, Elektromaschinenbauer, Elektro-Mechaniker, Feinmechaniker, (Büromaschinen), Fleischer, Maurer, Mechaniker/Meister für Kfz-Wesen, Möbelschreiner, Schlossermeister, Schneider/in, Schreiner/Tischler, Radio- u. TV-Techniker, Webstuhlmechaniker, Zimmerer.

Land-/Forstwirtschaft/Fischerei:
(Dipl.)-Agrar-Ingenieure, Förster/Forstwirt/ing. für Forstwirtschaft, Landmaschinen-Ingenieur/Mechaniker, Landwirte, Landwirtschaftsmeister, Ing. für Landespflege, Gartenbau-Ingenieur.

Pädagogische Berufe:
Gewerbelehrer (Metall, Elektro, Holz), Grund- und Hauptschullehrer/innen, Lehrer/innen für Biologie, Chemie, Mathematik, Physik, (Dipl.)-Sportlehrer, Dipl.-Handelslehrer, Sonderschullehrer/in, Werklehrer (Metall, Holz).

Das sind nur einige Beispiele. Wir suchen Mitarbeiter aus über 100 Berufen. Fragen Sie uns, welche Chancen für Sie bestehen. Wir informieren Sie schnell.

Voraussetzungen für eine Mitarbeit als Entwicklungshelfer:
Abgeschlossene Berufsausbildung und zusätzliche Berufspraxis. Mindestalter 21 Jahre. (Das Durchschnittsalter unserer Entwicklungshelfer liegt bei 26 Jahren.) Außerdem die Bereitschaft zu einer glaubhaften Partnerschaft. Fordern Sie kostenlos und unverbindlich unser Informationsmaterial an.

DED
Deutscher Entwicklungsdienst
53 Bonn-Bad Godesberg
Friesdorfer Str. 151-153, Tel. (02221) 3081

Schicken Sie mir kostenlos Ihr Informationsmaterial W 6.23

Name _____ Alter _____

Beruf _____ Fam.-Stand _____

Wohnort _____

Straße _____

wieviel Jahre Berufserfahrung haben Sie? _____

Im Namen des Volkes

Verkehrsurteile deutscher Gerichte.

Waschanlagen

Inhaber haftet für Schäden am Auto.

Ein deftiger Blechschaden war die Folge, als der Opel Commodore in einer automatischen Waschanlage das Gehäuse des Trockengebläses streifte. Die Ursache des Mißgeschicks: Der Fahrer des mit automatischem Getriebe ausgerüsteten Opel hatte versehentlich den Wählhebel berührt und dabei einen Vorwärtsgang eingelegt. Der Inhaber der Waschanlage wollte für den Schaden nicht aufkommen, weil ein Schild an der Einfahrt die Autofahrer eindeutig darauf hinwies, daß während des Waschvorgangs der Leerlauf eingelegt bleiben müsse. Der Bundesgerichtshof belehrte ihn jedoch eines Besseren: Autos mit Automatik – so die Richter – seien in Waschanlagen besonders gefährdet, weil schon eine kleine Bewegung, die man dem Fahrer nicht ankreiden könne, ausreiche, den Wählhebel aus der N- in die D-Stellung zu verschieben. Deshalb müßten die Besitzer von automatischen Waschanlagen den Fahrer auf die besondere Gefahr hinweisen oder dafür sorgen, daß Beschädigungen an Autos ausgeschlossen seien, auch wenn der Fahrer sich falsch verhalte.

Bundesgerichtshof (VII ZR 137/74)

Gebrauchtwagen

Besserer Schutz für den Käufer.

Ein betagter Opel Kadett, der von einem Autohändler zum Kauf angeboten wurde, weckte das Interesse eines Kunden, der sich auch gleich beim Verkäufer nach dem Altwagen erkundigte und dabei die Frage stellte, ob das ins Auge gefaßte Objekt einmal einen Unfall erlitten habe. Der Händler verneinte dies – in gutem Glauben, wie er später vor Gericht aussagte –, und damit stand dem Kauf nichts mehr im Weg.

Das dicke Ende kam kurze Zeit später: Der TÜV zog den Kadett wegen schwerer und unsachgemäß reparierter Unfallschäden aus dem Verkehr. Der Bundesgerichtshof verurteilte den Händler zur Zahlung von Schadenersatz. Begründung: Der Verkäufer ist in jedem Fall verpflichtet, auf Mängel hinzuweisen – auch wenn der Vertrag mit dem Zusatz „wie besichtigt und probegefahren" abgeschlossen wurde. Wenn er sich über eventuelle Mängel im Zweifel sei, müsse er das Auto vor dem Verkauf untersuchen. Der Verkäufer handle in jedem Fall arglistig, wenn er Fragen des Käufers, die die Kaufentscheidung maßgeblich beeinflussen, unrichtig beantworte.

Bundesgerichtshof (V III ZR 101/73)

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

- **Frischluft bei jeder Witterung und Jahreszeit**
- **wirksame Belüftung verstärkt die Heizwirkung und verhindert Beschlagen der Scheiben**
- **direkter Abzug verbrauchter Luft**
- **vermindert Verschmutzung der Seitenscheiben bei Regen**
- **in getönter Ausführung idealer Sonnenschutz**

Lieferbar für folgende Modelle mit Dreieckfenster:
VW-Käfer
VW-Passat, zweitürig, VW-Polo
MERC. 250 S, 280 SE, AUDI 80, 2-tü., AUDI 50 MERCEDES-8, 200-250

ohne Dreieckfenster
OPEL-KADETT C, zweitürig
OPEL-REKORD II/COMODORE, viertürig, BMW 2500-3,3
BMW 518/520/525/528
MERCEDES-8, 200-280 E, FORD-CONSUL/GRANADA, viertürig

Weitere Modelle in Vorbereitung.

Einfache Montage ohne Bohren, kein Schrauben!

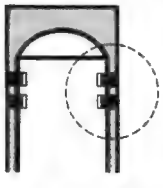
Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt.
Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik GmbH
1 Berlin 12, Bismarckstraße 31, Tel. 030/343 22 73
Händler bitte Angebot anfordern.

LM LIQUI MOLY

Formel für Wirtschaftlichkeit: „Verschleiß 0 minus 40%"

Geben Sie LIQUI MOLY oiladditiv mit MoS_2 vom ersten Kilometer an in Ihr Motoröl. So senken Sie den Verschleiß im Motor ab 0 Kilometer um über 40 %* – und damit Ihre Reparatur- und Ersatzteilkosten.
Denn unser MoS_2-oiladditiv reduziert die materialfressende Reibung und damit den hohen Verschleiß im Motor ganz entscheidend – also im teuersten und am härtesten beanspruchten Teil Ihres Autos.

* Dieser Wert ist wissenschaftlich nachgewiesen.



Hier werden durch hohe mechanische Kräfte (Seitendruck des Kolbens bis 6 bar), hohe Drücke (am Kolbenboden bis 35 bar), hohe Temperaturen (am Kolbenring bis über 250° C) extreme Anforderungen an den Schmierstoff gestellt.

Weitere Informationen senden wir Ihnen gerne zu – auch über den ADAC-Test „Ölzusätze". Schreiben Sie uns – wir halten auch Ihr Auto fit.
LIQUI MOLY GMBH, D 79 Ulm, Postfach 2829

Hitronic

die besondere elektronische Autoantenne für den ganz großen Empfang. Für alle Fahrzeuge. Ganz in Schwarz.

Auf Wunsch 4-Farb-Informationsprospekt.

Antennen und Steckverbinder

Hirschmann

Richard Hirschmann
Radiotechnisches Werk
7300 Esslingen/Neckar
Richard-Hirschmann-Straße 19

Leser über ihre Autos

Opel Rekord 1900, VW Passat TS, Ford 20 M Kombi, VW Golf, BMW 2002 ti, Citroen Ami 8, Volvo 145 E, Matra-Simca Bagheera, Mercedes 230, Fiat 128.

Opel Rekord II 1900

Baujahr 1972

Mein im Mai 1972 zugelassener Opel Rekord II 1900 hat inzwischen 72 000 Kilometer hinter sich. Zuerst die Negativ-Punkte. Die Verarbeitungs- und Stoffqualität des Innenraums ist mäßig, der Fahrersitz ist bereits stark abgewetzt und die Rücksitzbank ist durchgesessen. Ferner sind die Dichtungsgummis der Türen gesprungen und der Besuch einer Waschanlage ist nur mit wasserabstoßender Kleidung möglich. Außerdem nutzen sich die Bremsbeläge und Klötze (alle 15 000 km) rasch ab. Zudem besitzt mein Rekord inzwischen bereits den dritten Bremszylinder.

Opel Rekord II 1900

Ansonsten gibt es nur Gutes zu berichten. Einzige größere Reparatur war eine neue Wasserpumpe. Die Inspektionen sind preiswert und der Wagen überzeugte bisher stets durch seine Zuverlässigkeit. Der Verbrauch beträgt durchschnittlich 11,1 Liter Kraftstoff auf 100 km und 0,5 Liter Öl/1000 km. Die Lackqualität ist noch hervorragend.

Heinz Mörbe, Karlsruhe 21

VW Passat TS

Baujahr 1974

Mein Mitte letzten Jahres ausgelieferter Passat TS ist für mich mittlerweile zum Alptraum geworden. Bis Kilometerstand 18 500 verbrachte der Wagen 40 Tage in der Werkstatt. Neben unzähligen kleineren Defekten wie Undichtigkeiten an allen Scheiben, Wassereinbruch im Handschuhfach sowie Mängel an der Elektrik, am Kühlsystem und am Schaltgestänge wurde das Getriebe zweimal getauscht. Weiterhin mußte die Zylinderkopfdichtung erneuert werden.

Wassereinbrüche im Kofferraum konnten bis heute

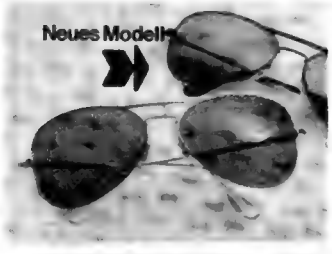
VW Passat TS

trotz mehrfacher Werkstattaufenthalte und umfangreicher Arbeiten nicht beseitigt werden. An dieser Stelle über brillante Motorleistung

Neu!
10W-50
scherstabil
gem. DIN 51 382

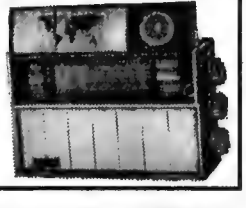
pentolub
2000
damit Ihr Motor lange lebt

PENTOLUB 2000 MOTOROIL, die Motorenölspitzenqualität zu verbrauchergerechten Preisen, getestet nach US-Spezifikation MIL-L-46 152, entsprechend den API-Klassen bis SE und CC, Ford SSM 2-C-9001 AA, Zulassung der Automobilhersteller. Zu beziehen im Kraftfahrzeug-Zubehörhandel,in Kaufhäusern,in SB-Warenhäusern, CC- und Verbrauchermärkten.
Deutsche Pentosin-Werke GmbH, 2 Wedel/Holstein, Industriestraße 39-43
Telefon (04103) 6026, Telex 21 89 555, Postfach 320



Pilotenbrillen US AirForce-
Form: federleicht, farbtreu, Polaroid-Effekt. Gläser: funfschichtig, splitterfrei, hoch kratzfest. Gestelle: biegsam, passen jeder Kopfform. Mit Etui.
D-110 Weißmetall DM 39,50
neues Modell D-110/S matt-schwarz DM 44,50
Rückgaberecht, NN-Lieferung - Versandkosten
Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postfach HE 5225
Eilbestellungen: Tel. (0721) 73070
AVIARICHTER - Geräte für die Luft- und Raumfahrt

Bestseller
Multiband-Kontrollempfänger Globemaster
AM/MB1-MB2/SW1-SW2/FM/VHF1-VHF2
Spezialradio mit Raffinessen. Empfang der Unterhaltungsbänder, Marinefunk, Flugfunk, Amateurfunk und andere Teilnehmer im Sprechfunkverkehr.
Spezialangebot „A" GRATIS
IRMLER GmbH 8750 Aschaffenburg Goldbacher Straße 14



BEHR läßt Sie besser leben mit dem Auto - BEHR kühlt den Motor
BEHR macht das Klima, das Sie brauchen...
BEHR

Holts

Gegen Löcher im Auspuff kann man nichts tun. Aber gegen hohe Reparaturkosten. Millionen Autofahrer dichten Löcher und Risse mit GUN GUM Auspuff-Paste oder GUN GUM Auspuff-Reparatur-Bandage. Nicht als Notlösung, sondern als dauerhafte Reparatur, zuverlässig und gasdicht. GUN GUM in der flachen roten Dose gibt es überall im Handel.
GUN GUM ist von HOLTS.

Gun Gum

Wenn Sie zu den schnellen VW-Fahrern gehören, so empfehlen wir Ihnen den Spezialband „VW 1200/1300/1302/1302 S/1303/1303 S", Sonderband der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst", mit 228 Seiten, 147 Fotos und Schemazeichnungen, glanzkaschiert. DM 18,–. Damit können Sie Ihrem VW zu eigener „Persönlichkeit" verhelfen. Sie können ihn leistungsmäßig von anderen abheben. Wie Sie das am besten machen, verraten Ihnen Dipl.-Ing. Gert Hack und Dipl.-Ing. Dieter Korp. Sie zeigen Ihnen vielfältige Tricks und Kniffe, mit denen Sie mehr PS freimachen können. Das schafft Überlegenheit, das bereichert Ihr VW-Wissen! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Blähungen

Wenn Sie zuviel auf einmal essen, sind die lästigen Beschwerden nicht mehr weit. Es kommt zu dem bekannten Magendrücken. Also: Lieber mehrmals am Tage kleinere Mahlzeiten!

Wenn Sie trotzdem mal „gesündigt" haben, so kann das nach modernen Erkenntnissen entwickelte Heilmittel ELUGAN schnelle Abhilfe schaffen.

Rezeptfrei in allen Apotheken.
ELUGAN gibt es auch in Österreich.

ELUGAN hilft!

ever clean

Glasklare Sicht bei Nacht und Regen!

ever clean hält die Windschutzscheibe **frei von Fett-, Öl- und Silikonschlieren,** die bei regnerischer Nachtfahrt gefährlich blenden und am Tage die Sicht behindern. Ein kleines Gerät mit Weltpatent wird am Wischerblatt befestigt und sorgt **automatisch** für kristallklare Scheiben. Bestellen Sie noch heute, damit Sie morgen sicherer fahren!

10 Tage zur Probe!

Bitte in frankiertem Umschlag einsenden an: **ever clean Vertriebsges., 4 Düsseldorf, Kirchfeldstr. 149.** Ich bestelle mit 10 Tagen Rückgaberecht. Bitte Autotyp angeben!

- ☐ Stück **ever clean Scheibenklar** DM 3,95/Stück.
- ☐ Ich zahle per Nachnahme.
- ☐ Ich zahle voraus bar oder mit Scheck und spare die Nachnahmegebühr.

Vorname .....
Name .....
PLZ ..... Ort .....
Straße ..... Nr. .....

testasa e löst Potenzprobleme

Leistungsschwund nach Alter in % Sexuelle Potenz

Alter	
30	– 8%
35	– 13%
40	– 25%
45	– 33%
50	– 47%
55	– 51%
60	– 55%
65	– 60%

Lesart: Die Prozentzahl gibt den natürlichen Schwundwert an.

Gegen geistige und sexuelle Erschöpfungszustände gibt es testasa-e. Die Potenz wird gezielt aufgebaut, die Erregbarkeit gesteigert durch Vitamin E und vier natürliche Heilpflanzen-Extrakte. testasa-e verstärkt die Durchblutung, regt die Hormonproduktion an und beeinflußt das Sexualzentrum.

testasa-e ist besonders gut verträglich. Keine Gewöhnung. Nur in Apotheken – rezeptfrei.

Talbot-Spiegel

mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80

Kabelschuh-Sortiment
für die Auto-electric mit
Mehrzweck-Preßzange
im stabilen Kunststoffkasten
120 Teile in 22 Sortierungen
WEMACO 56.50 DM Nachnahme
706 Schorndorf
Vorstadtstr. 71, Tel. (07181) 68357

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN
TÜV-geprüft mit TÜV-Bescheinigung lieferbar für:

FIAT 128 Typ A 000 (Limousine 1100)	DM 208,–
FIAT 126 (55%) ABE	DM 110,–
ALFASUD Typ 901.A (1200) ABE	DM 254,20
VW-Porsche 2.0 (80%) ABE	DM 465,–
VW-PASSAT 1300 Motor-Typ Z B	DM 324,–
VW-PASSAT 1500 Motor-Typ Z B	DM 342,–
AUDI 80 1500 Motor-Typ 056-2 + 056-3	DM 324,–
Renault 5 Motor-Typ 800-10 u. 689-10 (20%) ABE	DM 282,50
FIAT 128 Coupé 1100 + 1300 mit ABE (5%) mit Motor-Typ 128 AC000 + 128 AC 5000	DM 312,80
INNOCENTI MINI 1000+1300 (60%) mit Motor-Typ 12HI+99HI ABE	DM 196,80
VW-KÄFER 1200, 30–34 PS (70%)	DM 331,50
VW-Käfer 1300, 1302, 1303 bis 50 PS (70%)	DM 331,50
FIAT 124 Coupé 1600 + 1800 ABE	DM 305,60
OPEL Manta + Ascona 1.6–1.9 (50%) ABE	DM 305,60

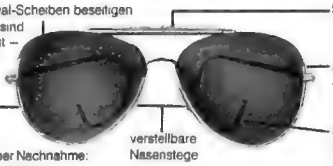
% weniger Staudruck

jeweils kompl. Anlage ohne Krümmer mit zwei Endrohren, Anlage VW-Porsche mit vier Endrohren. Preise inkl. MwSt. Händler Angebote anfordern.
Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen, Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 980

event 21

Die Federleichte mit dem bombenfesten Sitz

Ideal für Reiten, Segeln, Ski und Tennis



Ich bestelle hiermit per Nachnahme:
____ EVENT 21 Sportbrille(n)
O schwarz O gold O chrom
O mit Sportbügel
O mit Normalbügel
(Gewünschtes bitte ankreuzen)
Zum Preis von 39,50 DM incl Etui, zzgl Nachnahmespesen
(8 Tage Rückgaberecht)

Name. _____
Vorname. _____
Wohnort. _____
Straße _____

Alleinvertrieb
Landlords
Freizeit- und Reitbedarf
Abt. Versand A
6374 Steinbach/Ts.
Postfach 149

BEHR

Halle 5 Stand 5007
46. IAA Frankfurt · 11.–21.9.75
Süddeutsche Kühlerfabrik Julius Fr. Behr – Stuttgart

Erfahrungen

und ökonomischen Benzinverbrauch zu sprechen wäre makaber.

Gerd Knappwast, Hamburg

Ford 20 M Kombi

Baujahr 1969

Im Sommer 1969 erwarb ich einen Ford 20 M Kombi mit dem 90 PS-Motor. Seither bin ich mit dem Wagen und dem ersten Motor 205 000

Ford 20 M Kombi

Kilometer gefahren. Außer Ersatzteilen wie zweimal Kupplungsbeläge, Auspuff, Wasserschläuche, hatte ich die erste Panne bei 122 000 km als der Keilriemen auf der Autobahn riß. Außerdem bei Kilometerstand 203 000 Haarriß im Hals der Zündspule. Seit etwa 30 000 km verbraucht der Motor einen halben Liter Öl auf 1000 km. Benzinverbrauch bei gemischtem Verkehr 11,5 bis 12 Liter Super.

Bert Frey, Muggensturm

VW Golf L

Baujahr 1974

Bei Auslieferung fehlten die Sicherheitsgurte, außerdem waren die Zeituhr und das Standlicht defekt und die Türen schlossen schlecht. Innerhalb von 3000 Kilometer traten folgende Mängel auf: Wassereinbruch in Kofferraum und rechtem Scheinwerfer, Kühlwasserverlust, Ausfall der Tankuhr und

heizbarer Heckscheibe und der Hebel für den Frischluft-einlaß klemmte. Seit zwei Monaten sind an Ersatzteilen nicht lieferbar: Automatikgurte und Tankuhr. Alle Versuche der Werkstatt, Kofferraum und Kühlsystem abzudichten, schlugen ebenfalls fehl.

Hans-Joachim Schob, Frankfurt

BMW 2002 ti

Baujahr 1970

Im August 1971 kaufte ich einen gebrauchten 2002 ti mit neun Monaten Laufzeit und knapp 10 000 km. Mit dem Auto bin ich zufrieden.

BMW 2002 ti

Außer reinen Verschleißteilen war nur die Erneuerung des Getriebeabtriebs (ca. 60,— Mark) erforderlich. Kundendienste habe ich keine durchführen lassen, lediglich alle 10 000 bis 20 000 km werden Zündung, Vergaser und Ventile eingestellt.

Dr. Ludwig Baumgarten, Bonn-Bad Godesberg

Citroen Ami 8

Baujahr 1971

Ende Januar 1974 kaufte ich einen Citroen Ami 8, der zu diesem Zeitpunkt 38 000 km

Citroen Ami 8

auf dem Buckel und eine Ruhepause von über einem Jahr hinter sich hatte (Erstzulassung März 1971). Heute steuert mein Auto auf 67 000 Kilometer zu. Folgende Teile wurden ausgetauscht: Lichtmaschine, Verteiler, die vorderen Scheibenbremsklötze sowie der rechte Wischerarm. Zusätzlich mußte das Scheibenwischergestänge gerichtet werden. Als schwache Punkte registierte ich die Verriegelung der Fenster sowie die Türschlösser. Vorteil: sparsam im Verbrauch (7 Liter auf der Autobahn — 8 Liter in der Stadt).

Claus-E. Schmidt, Berlin

Volvo 145 E Automatik

Baujahr 1974

Aller Ärger fing damit an, daß das Scheibenwischergestänge knackte und ausgewechselt werden mußte. Dann ging es munter weiter: Bremsscheiben vorn ausgewechselt, Bremsscheiben hinten abgedreht, Auspuffdichtung am Motorblock lose, Hecktür lose, Spur eingestellt, Lichtmaschine lose, hintere Seitenfenster undicht, Wasserstand im Fußraum bis zu vier Zentimeter

Volvo 145 E Automatik

(für die Beschaffung der Dichtungen benötigte meine Werkstatt vier Monate). Außerdem Roststellen unter den Fensterzierleisten, Keilriemen gerissen, (zwei Tage vorher war der Wagen in der Inspektion), Türöffnungsgriff lose, Auspuffdichtung am Motorblock erneut lose.
Die Ersatzteilversorgung ist miserabel: die Volvo-Vertretung Paderborn hatte kein Wischerblatt für den Heckscheibenwischer am Lager. Exakte Antwort auf einige Fragen, wie beispielsweise Luftdruck der Zusatzfederung, weiß nur der Kundendienstingenieur zu geben — wenn man ihn antrifft.

Udo Maletz, Paderborn-Elsen

Matra-Simca Bagheera

Baujahr 1975

Seit Jahren bin ich begeisterter Matra-Fahrer. Mein neuester Bagheera wird jedoch mein letztes Auto aus dem Hause Chrysler sein. Der Wagen wurde ohne mein Wissen mit einer Zweitlackierung ausgeliefert. Dazu kommt noch, daß das Auto ein Jahr auf Halde stand. Bei der Übergabe stelle ich folgende Mängel fest: Hupe und Rückfahrscheinwerfer waren defekt und die Sicherheitsgurte klemmten im Aufroller.
Außerdem Wassereinbruch durch die Frontscheibe, hintere Stoßstange gebrochen (sie war laienhaft repariert), fleckige Polster, Rückwärtsgang ohne Sperre. Weiterhin waren Rücklicht und Bremslichtbirne vertauscht, die Türkontaktschalter klemmten

Matra-Simca Bagheera

und die Heizung funktionierte nicht richtig. Die genannten Mängel wurden bei der 500 km-Inspektion nur teilweise behoben.

Klaus Wessolek, Detmold-Hiddersen

Mercedes 230

Baujahr 1969

Nach nunmehr 135 000 km kann ich folgendes Fazit ziehen: Motor, Getriebe sowie Sitze erfreuen sich noch bester Gesundheit und Aussehen. Der Benzinverbrauch liegt Sommer wie Winter bei Stadtfahrten zwischen 12 bis 14 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer. Ölkonsum ist nicht meßbar.
Die Heizung ist gut, schon nach zehnminütiger Fahrt herrscht im Fahrgastraum eine angenehme Temperatur. Nur der Rost — im Motorraum sind bereits diverse faustgroße Löcher, ebenso Rostblasen längs der Zierleisten. Bei der letzten TÜV-Untersuchung sind Korrosionsschäden am Unterboden, d. h. Löcher in den Schellen, an den hinteren Radkästen und im Chassis bemängelt worden. Die Berliner Daimler-Benz-Vertretung empfahl mir, das Auto zu verkaufen, sie würden mir einen guten Preis (so um die 2000 Mark) zahlen. Für DM 500,— wurden mir in einer kleineren Werkstatt neue Schweller eingesetzt und die Rostlöcher im Chassis zugeschweißt. Der neuen Plakette stand somit nichts mehr im Wege.

Klaus Daleit, Berlin

Fiat 128

Baujahr 1974

Seit Februar 1974 besitze ich einen Fiat 128. Bisher kann ich über den Wagen nur Gutes berichten. Er hat mich nur einmal im Stich gelassen und ist sparsam (8,5 Liter Super pro 100 km). Bisher mußte ich nur einmal außerplanmäßig eine Werkstatt aufsuchen. Grund: Kühlwasserverlust (Kostenpunkt der Reparatur DM 8,—). Der Wagen hat jetzt 16 500 km gelaufen und von Rost ist bisher keine Spur zu sehen.

Rainer Prechtel, Ludwigsburg

Reife Leistung

Gebrauchtwagenberatung: BMW 1602/1802/2002/2002 ti/tii.

Gebrauchtwagen Beratung

Vor neun Jahren gab es nur einen kleinen BMW: den 1600. Doch dabei blieb es nicht – im Lauf der Zeit entstand nach dem Baukastenprinzip eine ganze Modellfamilie. Auf den 85 PS starken 1600 folgten der 1600 ti mit zwei Doppelvergasern und 105 PS, der 2002 mit Zweiliter-Motor und 100 PS sowie der 2002 ti mit 120 PS, der später vom 130 PS starken 2002 tii abgelöst wurde. Hinzu kamen noch insgesamt vier Touring-Modelle sowie der 1802 mit 90 PS und neuerdings die Sparvariante 1502 mit 1,5 Liter-Triebwerk und 75 PS.

Bis auf die Touring-Ausführungen, die sich nie sonderlicher Käufer-Gunst erfreuten, ist ihnen allen eines gemeinsam: Sie verkauften sich gut und sie gehören heute auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu den besonders gefragten Autos.

Wer einen gebrauchten kleinen BMW erwerben möchte, muß meist nicht nur lange suchen, sondern auch einen stattlichen Preis dafür bezahlen, der – guter Allgemeinzustand vorausgesetzt – durchweg einige hundert Mark über dem liegt, was die bei Händlern übliche Schwacke-Liste als Verkaufspreis nennt. Hier die Schwacke-Verkaufspreise:

Baujahr/Typ	1602	2002
1970	3 750,–	3 800,–
1971	4 950,–	5 250,–
1972	6 450,–	7 000,–
1973	8 300,–	9 100,–
1974	9 300,–	10 350,–

Daß die kleinen BMW hoch im Kurs stehen, ist nicht nur ihren bekannten Vorzügen wie guten bis sehr guten Fahrleistungen, erfreulicher Fahrsicherheit und ausgeprägter Handlichkeit zu verdanken, sondern nicht zuletzt auch der Zuverlässigkeit und Gebrauchstüchtigkeit, die diese Autos auszeichnet.

Motor: robuste Sache

Die Motoren der kleinen BMW erreichen in der Regel ein hohes Alter, ohne den Geldbeutel des Besitzers durch kostspielige Reparaturen zu belasten: 130 000 bis 140 000 Kilometer bei bester Gesundheit sind keineswegs eine Ausnahme, und entsprechend selten sind Gebrauchtwagen, die bereits ein Austauschtriebwerk unter der Haube haben.

Dies ist um so bemerkenswerter, als ein Großteil der BMW-Piloten die gebotene Motorleistung häufig voll ausnutzt, wozu die sportliche Triebwerkscharakteristikund das problemlose, leichtfüßige Fahrverhalten ja auch geradezu herausfordert.

Einziger typischer Mangel, der sich bei älteren Motoren oft beobachten läßt, ist mit der Zeit auftretender Ölverlust, der aber nur selten bedenkliche Formen annimmt. Dasselbe gilt für das Schaltgetriebe: Durch die Anschlußstelle der Tachometerwelle entzieht sich in vielen Fällen der Schmierstoff seiner ihm zugedachten Aufgabe.

Das ist zwar in technischer Hinsicht nicht weiter bedenklich, da es sich meist nur um geringe Mengen handelt, doch sieht der TÜV ein ölverschmiertes Getriebe nicht gern und fordert bisweilen nach vollzogener Abdichtung eine Wiedervorführung des Autos.

Nicht ganz so häufig, aber auch nicht atypisch ist eine verschlissene Synchronisation des II. Gangs. Da die schnell arbeitende Synchronisierung beim Durchreißen des Schaltknüppels keinen nennenswerten Widerstand entgegensetzt, neigen viele BMW-Fahrer zu sportlich-zügigem Wechsel der Übersetzung, was den Synchronringen auf die Dauer nicht gut bekommt – vor allem dann, wenn schnell geschaltet wird, solange das Getriebeöl noch kalt ist. ▷

Foto: Thoma

Gefragtes Objekt: gebrauchter BMW.

Was wollen Sie: Gutes Aussehen oder guten Preis?

Oder beides?

Manta
1.6 I-S-Motor, 55 kW (75 PS)
Nur DM 11.500.- a.W.
(unverbindliche Preisempfehlung)

Ascona
1.2 I-S-Motor, 44 kW (60 PS)
Nur DM 9.800.- a.W.
(unverbindliche Preisempfehlung)

Opel zeigt Ihnen, wie Sie bildschön sparen können!

SOMMER BAZAR '75

Mit einer Sonderserie Ascona und Manta bietet Opel Ihnen ein Optimum an Ausstattung, Optik und Preis! Ein eleganter, schwarzer Seitenstreifen läßt die Wagen-Karosserie noch eine Note sportlicher erscheinen. (Den Ascona gibt es auf Wunsch auch ohne Streifen.)

Und so attraktiv wie ihr Äußeres sind auch die Extras: **Sportlenkrad, Kopfstützen, silbern-lackierte Sportfelgen und** (bei Wagen mit Streifen) **Sport-Außenspiegel.**

Und dazu 4 Signalfarben zur Wahl: grün, gelb, rot oder blau.

Doch das schönste an diesen schönen Wagen ist der Preis: Sie kosten erheblich weniger, als sie mit dieser Ausstattung eigentlich kosten müßten.

Manta DM 11.500,– ab Werk.
Ascona DM 9.800,– ab Werk (unverbindliche Preisempfehlung).

Besonders günstige Finanzierung durch die Opel Kredit Bank GmbH.

OPEL GM

Jetzt zu Ihrem Opel-Händler. Nur begrenzte Stückzahl!

»Wir geben Qualität.
Der Staat gibt jetzt
7,5 % dazu.«

Fragen Sie uns.
Wir beraten Sie gern.
Und schicken
Information.

WESTFALIA

WESTFALIA-WERKE
Franz Knöbel u. Söhne KG
4832 WIEDENBRÜCK
Postfach 540 /b

REX mühelos Lackglanz

Perfekte Lackpflege in der halben Zeit

Gebrauchtwagenberatung: BMW 1602/1802/2002/2002 ti/tii

Ob sich hier ein Defekt ankündigt, kann der Käufer leicht nachprüfen, indem er bei hoher Drehzahl ohne Zwischengas vom III. in den II. Gang zurückschaltet und dabei auf etwa auftretende Kratzgeräusche achtet. Dabei kann auch gleich nachgeprüft werden, ob das Schaltgestänge ausgeleiert ist, was bei vier bis fünf Jahre alten Autos bisweilen vorkommt: In diesem Fall ist das Schaltgefühl weich und unexakt, und die Rückwärtsgangsperre, die normalerweise mit gewissem Nachdruck überwunden werden will, ist nur noch so schwach ausgeprägt, daß statt des I. leicht versehentlich der Rückwärtsgang eingelegt wird.

Üblich: durchgerostete Auspuffanlage

Bei der Suche nach wertmindernden Roststellen hat der potentielle Käufer eines kleinen BMW nicht besonders viel zu tun, denn schwerwiegende Rostschäden, die die Zulassung durch den TÜV in Frage stellen könnten, treten meist nur bei sehr betagten und schlecht gepflegten Exemplaren auf, von deren Kauf ohnehin abzuraten ist.

Auf einen Punkt sollte der Käufer aber auch bei noch relativ jungen Autos sein besonderes Augenmerk richten – nämlich auf die Aufhängungspunkte der vorderen Federbeine in den Kotflügeln. Hier läßt sich der Rost bevorzugt nieder, und wenn er die zur Verstärkung des Aufhängungspunktes eingeschweißte Blechplatte einmal so weit durchgefressen hat, daß das Durchbrechen des Federbeins nur noch eine Frage der Zeit ist, sind die Chancen, eine neue TÜV-Plakette aufs Nummernschild zu bekommen, gleich Null.

Einen prüfenden Blick verdient bei Autos älterer Baujahre die Auspuffanlage, die sehr oft durchgerostet ist. Bei Modellen, die ab 1973 vom Band liefen, kommt das sehr viel seltener vor – nicht nur wegen der normalerweise geringeren Laufzeit, sondern hauptsächlich dank einer wesentlichen konstruktiven Verbesserung: Die Blechstärke wurde erhöht, das Blech nicht mehr gezogen, sondern gerollt und außerdem aluminiert.

Weitere typische Roststellen, die zwar nur Schönheitsfehler bedeuten, aber immerhin dazu beitragen können, den Preis des ins Auge gefaßten Objekts zu drücken: rings um die Gummipuffer, auf denen die Motorhaube aufsitzt, unter der um die Gürtellinie laufenden Zierleiste, an den vorderen Blinkern sowie an den hinteren Radausschnitten. Rostschäden an dieser Stelle sind übrigens besonders häufig an der von der

Die häufigsten Mängel
Angaben in Prozent (Durchschnittswert in Klammern)

Mangel/Alter des Autos	2 Jahre	4 Jahre	6 Jahre
Radaufhängung vorn schadhaft	0,9 (0,8)	2,4 (2,0)	4,6 (4,0)
Lenkgetriebe (zuviel Spiel)	0,3 (0,4)	9,3 (8,6)	5,1 (3,1)
Handbremse (einseitige Wirkung)	6,3 (6,8)	4,5 (4,1)	12,2 (10,8)
Bremsleitungen hinten korrodiert oder angescheuert	0,9 (1,0)	5,0 (3,8)	9,5 (8,4)
Scheinwerfer-reflektoren blind	2,4 (1,6)	3,6 (1,9)	10,5 (5,8)

Karosseriefirma Baur gefertigten Cabriolet-Ausführung des 2002 zu beobachten, die auf dem Gebrauchtwagenmarkt freilich eine absolute Rarität darstellt.

Relativ selten ist Rostfraß am Fahrwerk, denn BMW rüstet alle Modelle seit 1971 serienmäßig mit Unterbodenschutz auf Tectyl-Basis aus.

Achten sollte der Käufer jedoch auf einwandfreien Zustand der Vorderachse: Die Querlenker sind nicht gerade reichlich dimensioniert und bei vielen älteren Autos geringfügig verbogen, was meist von einer unsanften Berührung des Bordsteins herrührt. Läuft das Auto nicht einwandfrei geradeaus, sollte die Vorderachse vor dem Kauf auf jeden Fall vermessen werden.

Einem Punkt schließlich sollte man noch besondere Beachtung schenken: Die kleinen BMW-Modelle, schon von Haus aus mit sportlichen Eigenschaften gesegnet, zählen zu den bevorzugten Objekten nachträglicher Modifikationen. Solange diese von einer renommierten Tuning-Firma durchgeführt und im Kfz-Schein eingetragen wurden, sind sie natürlich kein Grund, von vornherein vom Kauf abzusehen.

Leider ist dies nicht die Regel – ganz im Gegenteil: Viele BMW-Besitzer versehen ihr Auto mit mehr oder weniger nützlichen Zutaten, wie sie auf dem Zubehörmarkt in üppiger Fülle angeboten werden, ohne den Segen des TÜV zu besitzen.

Daß nachträgliche Änderungen bei den kleinen BMW häufig anzutreffen sind, hat jedoch auch sein Gutes: Besitzer, die ihr Auto nachträglich modifizieren, treiben meist auch bei der Pflege viel Aufwand und achten auf einwandfreien technischen Zustand. *G. L.*

Nächste Folge: Fiat 124

KINDERFREUND

Die lieben Kleinen sind so unberechenbar. Und die „Schrecksekunde" macht die Situation noch kritischer. Dann rettet nur ein kurzer Bremsweg.

Können Sie sich in solchem Ernstfall auf Ihre Bremsen verlassen? Auf gute Beläge? Tun Sie, was große europäische Autohersteller und Millionen Autofahrer vor Ihnen taten:

Sichern Sie Ihre Bremsen durch Textar-Beläge.

Fragen Sie Ihre Werkstatt beim nächsten Belagwechsel nach Textar.

TEXTAR

Tx 73/7

Textar GmbH
Brems- und Kupplungsbeläge
509 Leverkusen

Erfolg mit Leichtigkeit

Renntourenwagen mit wenig Gewicht und günstiger Aerodynamik: VW Scirocco und Audi 50.

Von Karl Mauer

Das Volkswagenwerk, dessen Produktion bislang wenig sportliches Flair anhaftete, ist neuerdings in den Siegerlisten nationaler und internationaler Rennen zu finden. An Beiträgen zum Rennsport hat es dem Wolfsburger Konzern zwar nie gemangelt, doch wurden ihm diese angetragen, wie der berühmten Jungfrau das Kind. Die Monoposto-Formeln V und Super V, beide aus Amerika importiert, basieren auf VW-Motoren und etlichem anderen Käfer-Zubehör, in den Tourenwagen-Klassen bis 1000 und 1300 ccm sind jene TT kaum zu schlagen, die entstanden, noch bevor NSU VW wurde.

Was in Wolfsburg selbst vom Band lief, war größtenteils nicht für den Motorsport geeignet. Zu begrenzten Aktivitäten kam es lediglich im Fall des Käfers, bei dem hohes Gewicht, ein träger Motor und ein in seinen Reserven vorschnell erschöpftes Fahrwerk professionellen Tuner-Ambitionen jedoch zu enge Grenzen steckten. Auf der Rundstrecke, wo bekanntlich nur feinster Technik Erfolg beschieden ist, gehörte der Käfer zu den ausgesprochenen Raritäten. Bei Slalom-Sprints, wo das kräftezehrende Kühlgebläse ohne Furcht vor thermischen Schwierigkeiten ausgeklammert werden konnte, kam er schon eher zum Zuge, permanenten Erfolg gab es jedoch nur da, wo Robustheit und Unverwüstlichkeit mehr zählen als Motorleistung und Filigranarbeit: im Rallyesport.

Mit bis an die Schmerzgrenze aufgebohrten Triebwerken brachten es vor allem von Porsche Salzburg präparierte Käfer zu beachtlichen Rallye-Erfolgen. Neuerdings räumen die Wolfsburger Krabbeltiere auch da regelmäßig die Pokal-Regale aus, wo das Reglement Freizügigkeit bei der Triebwerksauswahl gestattet: Mit dem 2,7 Liter-Motor des Porsche Carrera ist der Käfer derzeit bei Rallyecross-Veranstaltungen nicht zu schlagen.

Fotos: Heere, Nicot

Erst unterschätzt, dann erfolgreich: VW Scirocco mit 160 PS.

Merkwürdigerweise feiert VW mit einem seit Jahrzehnten produzierten Modell gerade zu dem Zeitpunkt Erfolge, zu dem einer neuen VW-Generation das Schnellsein schon an der Wiege gesungen wird: Scirocco und Audi 50 bewiesen, von professioneller Hand vorbereitet, auf Anhieb ihre Renntauglichkeit. Wann der Polo den auf Rennstrecken zur Ausmusterung anstehenden NSU TTS ablösen wird, ist nur noch eine Frage der Zeit.

Außerordentlich geringes Gewicht und eine günstige Aerodynamik sind die Voraussetzungen, die der neuen Generation des Volkswagen-Konzerns schon am Band auf die Sprünge helfen. Zumindest im Falle Scirocco erschöpfen sich die guten Vorzeichen damit aber auch schon, was die renommierten VW-Tuner lange Zeit davon abgehalten haben mag, Hand an das leichte Coupé zu legen.

Ein- und Auslaßkanal liegen nämlich beim Zylinderkopf des Scirocco-Triebwerks auf einer Seite, wodurch schon den elementarsten Tuning-Arbeiten, dem Erweitern der Kanäle, ganz bestimmte Grenzen gesetzt sind. Außerdem verschreckte das mit 80 Millimeter recht langhubig ausgelegte Triebwerk nach astronomischen Drehzahlen strebende Frisierer.

Einer ließ es auf einen Versuch ankommen: Solex-Renndienstleiter Eckart Berg, dem der Vorteil in Bezug auf Gewicht und Aerodynamik den Nachteil einer nur mäßigen Leistungsausbeute mehr als wettzumachen schien. Mit einer zum Erreichen der Hubraumgrenze von 1600 ccm um drei Millimeter vergrößerten Bohrung, zwei Solex-Doppelvergasern, einer geänderten Nokkenwelle und geschmiedeten Kolben

Freizeit: Camping · Wohnwagen · Wassersport

Dethleffs '75

Luxus für Zweitausendeinhundert Mark!!

So viel Sonderausstattung enthält jeder Dethleffs-Wohnwagen von Haus aus! Errechnen Sie die Preisersparnis:

z. B. Camper Luxus 450 nur DM 7795.– (empf. Preis) einschl. Kühlschrank ● Gasheizung ● Holzschiebetür ● Geteilte Eingangstür ● Doppelfenster ringsum ● Gaslampe ● el. Wasserversorgung ● und vieles mehr! Das gilt für alle drei Baureihen. Farbkatalog kostenl. von

Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgau, Postfach 1180B

Die 700 preiswertesten Angebote für Camping und Freizeit in einem Katalog.

Und der kommt kostenlos zu Ihnen. Mit Europas größtem Angebot für Caravan- und Camping-Spezialzubehör auf mehr als 32 Seiten. Mit Angeboten, die Sie kaum für möglich halten.

Schreiben Sie uns noch heute, oder rufen Sie an. Der Katalog kommt sofort.

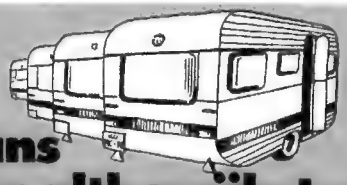
t.e. Zubehör-Zentrale
433 Mülheim
Kölner Straße 37
Tel. (02133) 485051

te CARAVANS

BÄRENHÖHLE
SCHWÄBISCHE ALB

einen Familienausflug wert! Auf 271 m mühelos begehbar, ein Urweltdokument unberührter Bärenskelettfelder. – Ein Erlebnis – immer wieder beeindruckend – Außerdem der Märchenwald auf der Bärenhöhle, Kinderspielpavillon, Großparkplätze. Erholungsort 7411 Sonnenbühl-Erpfingen bei Reutlingen mit Feriendorf Sonnenmatte und Campingplatz, Wintersportplatz mit Skilift. Prospekt und Auskunft BMA Tel. 07123/696, Kasse 635, Rasthaus 708, Märchenwald 2158.

Alle neuen t.e.-Caravans gibt's zu den altbewährten Werksnettopreisen.



Und mit kompletter Ausstattung (Kühlschrank, Heizung, Doppelfenster usw.) ohne Aufpreis. Mit vielen Vorteilen, von denen Sie bisher träumten. Ihren Traum-Caravan finden Sie im t.e.-Caravanpark, ganz in Ihrer Nähe.

Fordern Sie den kostenlosen Farbkatalog. Schreiben Sie uns, oder rufen Sie an.

t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim
Kölner Straße 37
Tel. (0 21 33) 48 50 51

te CARAVANS

Das richtige Schlauchboot für Urlaub und Freizeit

für echte Erholung, für das große Familienvergnügen mit Motor, Wasserski oder Segel, das Sportschlauchboot von GUGEL, solid und sicher, schnell und schön, bewährt und preisgünstig, direkt ab Werk

Anzeige ausschneiden, Farbprospekt B 11 anfordern bei

gugel WERKE
7800 Freiburg, Postfach 680

ITALIEN

ALASSIO — **Hotel Londra** (T. 0039182/40380) Direkt am Meer. Privatstrand, kompl. erneuert. Alle Zimmer mit Bad, Balkon, Lift. Parkplatz.

Campingbus für 6–8 Personen, Setra S 6 (Käsbohrer Kleinomnibus), 85 PS, Henschel Diesel, 14 l/100 km, vom Werk überholt, TÜV 7.76, als Pkw zugelassen, div. Extras, VB 7500.– DM. Tel. 0 73 04/36 71, ab 20 Uhr. 63 693

VW-CAMPING-EINRICHTUNGEN, Bausätze, Baupläne 90 S, 34 Fotos, DM 37,50; Hubdach, Vorzelt. SYRO, 6101 Nd.-Ramstadt 6, Wasserweg 7, Tel. 0 61 51/14 77 94. 85 Nürnberg, Rubenstr. 7, Tel. 09 11/63 93 04.

GESUNDBRUNNEN SCHWARZWALD

Reiten, Tennis, Skilaufen, Schwimmen, Wandern, Kutschen- und Schlittenfahrten, Angeln

SPORT- UND KURHOTEL SCHONACH/SCHW.

900 – 1150 m

Rustikale Ferienapp. mit kompl. Ausstattung für 2–8 Personen – 2 bis 4 Räume, Kachelbad, WC, Loggia, Selbstwahltelefon, **Farbfernseher auf Wunsch DM 5,–/Tag,** Sauna, Solarium, Hallenbad mit Jet-Streamanlage, Fitness-Center, Tagungs- und Kongreß-Räumen, Bar, Tanz mit unserer Hausband, Sonnenterrasse, Tiefgarage kostenlos, Kindergarten DM 5,–/Tag, Friseur- und Kosmetiksalon. Günstige Tages- und Wochenarrangements auf Anfrage. – Buchungen erbeten an: SKH-Hotel, 7745 Schonach/Schw., Obertal, Telefon: 07722/6072 – 6085 / ganzjährig geöffnet

SKH

Segeln auf den friesischen Seen

Romantische Klipperfahrten für Gruppen und Einzelpersonen. Luxus-Dieselmotorkreuzer Vermietung. Skipper Club Charter Fordern Sie unseren Prospekt an: **IJLST/HOLLAND,** Postfach 5, Tel. 0031-51002 7150 od. 0031-5155599

Camping-Bus zu kaufen gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 585

Zu verkaufen Sportboot kmpl. m. Motor, 45 PS, DM 3000.–. Tel. 0 61 03 / 2 15 66. 63 249

VW Westfalia-Camper, 68 PS, ab Bj. 74 gesucht. Tel. 0 21 23/2 19 19. 63 247

Falt-Wohnwagen, Typ Camp-Jet, noch nicht zugelassen, preisw. abzugeb. Tel. 0 22 05 / 25 82. 63 814

Hanomag-Wohnmobil, Bj. 1967, 54 PS, TÜV 8.76, 8,2 qm, Sonderaufbau, DM 5000.–. Tel. 05 31 / 33 02 70 oder 79 11 35. 63 514

Alles über Sportschlauchboote der Klasse ZEPHYR. Gratis.

Kostenlos halten wir den großen farbigen Zephyr-Katalog für Sie bereit. Lassen Sie ihn kommen. Anzeige einfach ausschneiden und einsenden.

zephyr

Deutsche Schlauchbootfabrik Hans Scheibert
D-3457 Eschershausen · Postfach A 5 · ☎ 05534-551

DSB Continental

WIKING

Sportschlauchboote für alle, die das Wasser lieben
5 Typen – 85 Möglichkeiten

☐ Urlaubsfahrt ☐ Wasserski
☐ Langfahrt ☐ Segel
☐ Küste ☐ Motor stark ☐ leicht
☐ binnen ☐ Pers. ☐ PS

ankreuzen, mit Absender an Wiking, Informationsmappe kommt unverbindlich. Besuchen Sie uns auch am Wochenende.
352 Hofgeismar 20 Tel. 05671-2027/8

Werksniederlassung West · 4352 Herten-Transvaal · Ruf 0 23 65 / 1 75 95

brachte er das Renntriebwerk auf fast das Doppelte der Serienleistung: 160 PS.

Wichtiger als diese auf Anhieb unerwartet hohe Leistung war jedoch, was der Motor an Drehmoment anzubieten hatte: 17,5 mkg bei 5000 U/min. Dieses freilich tut vorerst auch not, denn in Ermangelung eines Fünfganggetriebes ist der bullige Biß augenblicklich wichtiger als die letzte mobilisierte Leistungsreserve: „Mehr PS", begründet Berg sein Beharren auf dem augenblicklichen technischen Stand, „würde Drehmoment kosten, außerdem ist die spezifische Leistung für das gegebene Motorenkonzept bereits sehr hoch."

Die eigentliche Stärke des Renn-Scirocco liegt in seinem geringen Gewicht von knapp 770 kg, das ihn gegenüber seiner Konkurrenz in der 1600 ccm-Klasse klar zum Favoriten stempelt. BMW (180 PS) und Ford Escort (170 PS) bringen immerhin an die 900 kg auf die Waage. „Um eine Geschwindigkeit von 210 km/h zu erreichen", weiß Eckart Berg, „braucht ein BMW beispielsweise rund 30 PS mehr als ein Scirocco."

Auf Anhieb rief auch das Erscheinen der hubraumschwächeren VW-Neuheiten professionelle Tuner auf den Plan. Audi 50 und Golf brachten für die Leistungssteigerung freilich günstigere Voraussetzungen mit als der Scirocco. Da sie von Haus aus bereits mit einem Querstrom-Motor gesegnet sind, bestand die eigentliche Arbeit der Schnellermacher erst einmal darin, sich für einen der beiden nahezu identischen wassergekühlten Fronttriebler zu entscheiden. Den Ausschlag gab auch hier, sofern es sich um Rundstrecken-Wettbewerbs-Fahrzeuge handelte, das geringere Gewicht und die günstigere Aerodynamik. Die Renn-Ambitionen des Audi 50 waren schließlich so offensichtlich, daß der in der Winterzeit vorgestellte Kleinwagen bereits beim Saisonauftakt die Befähigung zum Sieg besaß. Beim Scirocco hingegen verging zunächst einmal ein ganzes Jahr bis zum ersten Renneinsatz.

Auf 1138 ccm aufgebohrt und auf ein Gewicht von 690 kg abgemagert, erwies sich der von dem Duisburger NSU-Tuner Nothelle präparierte Audi 50 auf Anhieb als das brauchbarste Renngerät. Während der Verkauf ausgesprochener Renntourenwagen der Gruppe 2 im Augenblick noch etwas stagniert („weil wir mit dem Auto erschienen, als die meisten Fahrer ihre Wagen für diese Saison schon fertig hatten"), floriert das Geschäft mit geringfügig modifizierten Serientourenwagen der Gruppe 1.

Nothelle frisiert derzeit noch zweigleisig, nämlich den seit jeher erfolgreichen NSU TT und den Audi 50, der sich seinen Platz im Rennvolk noch erkämpfen muß. Man rechnet jedoch damit, den großen Schnitt zu machen, wenn die zahlreichen Besitzer des TT, dessen Homologation mit dem Ende des nächsten Jahres ausläuft, sich nach neuem Wagenmaterial umsehen müssen.

Nothelle arbeitet sorgfältig – und läßt arbeiten, beispielsweise bei dem Remscheider Tuner Dr. Schrick, der das Innenleben des ersten wettbewerbsmäßig vorbereiteten Audi 50 ordnete. Daneben experimentiert man in den eigenen Hallen und verfügt mittlerweile auch schon über eine Benzineinspritzung, die laut Nothelle „unten herum gar nichts bringt und sich in der Endleistung in vier Mehr-PS manifestiert, dafür aber auch 3000 Mark kostet. Aber man muß sowas im Programm haben, weil es immer Leute gibt, die das Geld dafür ausgeben wollen". Scirocco und Audi 50 sind ansonsten in Wettbewerbsausführung relativ preiswert. Sie kosten knapp 35 000 bzw. 30 000 Mark.

VW hat mit seinen neuen Modellen zweifellos den Breitensport bereichert. Selbst der im Vergleich zum Audi 50 recht schwere und aerodynamisch ungünstigere Golf hat aufgrund seiner robusteren Auslegung noch das Zeug zu einem ordentlichen Sportgerät: Super V-Goldpokalsieger Freddy Kottulinsky brachte eine von Nordstadt präparierte Version beim ersten Rallye-Einsatz zum unangefochtenen Klassensieg.

Dem Volkswagenwerk, am Rennsport bisher immer nur sekundär beteiligt, würde ein wenig Aktivität auf dem Tourenwagen-Sektor recht gut zu Gesicht stehen – oder wenigstens seiner verkappten Sportabteilung, dem Verband Formel V. Denn augenblicklich haben es Tuner nicht immer leicht: „Überall da, wo ich mir den Segen einer höheren Instanz holen muß, wird es schwer", stöhnt beispielsweise der Privattuner Eckart Berg.

Auf Rallyestrecken erfolgreich: Kottulinsky im Golf.

Geringes Gewicht und günstige Aerodynamik: Audi 50.

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 28, gültig ab 1. Oktober 1974

Gewerbliche Gelegenheitsanzeigen und Stellenangebote
1 mm Höhe bei 43 mm Spaltenbreite DM 11,75 zuzüglich 11% MwSt.

Private Gelegenheitsanzeigen und Stellengesuche
1 mm Höhe bei 43 mm Spaltenbreite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt, DM 5,– inkl. MwSt. Chiffre-Zuschriften bitte ausreichend frankiert mit deutlicher Angabe der Chiffre-Nummer auf dem Briefumschlag an auto motor und sport, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042, senden

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 14 erscheint am 5. 7.
Anzeigenschluß ist am 11. 6.
Heft 15 erscheint am 19. 7.
Anzeigenschluß ist am 26. 6.

Abarth

Scorpione 1300 neuwertig, 1000 km, nicht unter 10 000.– DM, zu verkaufen. **Lombardi** 12 000 km, TÜV neu, zu verkaufen. Preisidee 5000.– DM, Tel. 0 77 25 / 72 27. 63 173

Suche Abarth Scorpione in Bestzust. Tel. 0 64 55 / 3 94 ab 19 Uhr. 63 175

Fiat Abarth 124 Rally, Bj. 73, 28 000 km, 1a Zust., VB DM 14 000.–. Tel. Luxemburg 31 04 82. 63 861

Alfa Romeo

Spider 2000 in erstkl. Verfassung, ca. 40 000 km, 5x Michelin, Batt. u. Kuppl. neu, silbermet., Spitze 220 n. T., 2 Dell'Orto-Verg., VB 9000.– DM. Angeb. unt. Chiffre A 12/63 562

4 St. BWA-Felgen für Alfa Romeo, 185/70, goldelex., bildschön, HR 14-bereift. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 577

Alfa 1750 GTV, weiß, Leder, TÜV 76, Sommerfahrz., techn. u. opt. einwandfrei, Erstbes., 45 444 km, 6400.– DM. Gründer, 7991 Mariabrunn/Bodensee, Fuchsbühl 24, Tel. 0 75 41/8 34 88 tagsüber. 63 832

Alfasud
DM 8.250,- ab Köln
8 Stück leichte Transportschäden.
Alfa-Holter, 5 Köln 71,
Pescher Weg 7-9, T. 02 21/79 82 82/79 82 72

GTJ 1600, AT-Motor, 25 000 km, Bj. 71, TÜV neu, Sportlenker, Schalensitz, VB 4900.–. Tel. 02 02 / 8 33 55. 63 692

Suche Spider mit rundem Heck. Interesse besteht nur an einem hervorragend gepflegten Fahrzeug. Zuschr. Chiffre A 12/63 576

Suche 1750 GTV o. Motor od. Kaross. Tel. 0 25 29 / 12 57. 63 176

Alfa Romeo 2000 GTV, rot, 14 000 km, TÜV 4.77, Tel. 08 21 / 7 60 55. 63 180

Für Alfasud: 1 Fallstrom-Doppelvergaser-Anlage kompl. 75 PS für 350.–; 1 Prüfrex Transistor Zündanlage mit Garantie 120.– zu verkaufen, Tel. nach 18 Uhr: 0 26 03 / 21 02. 63 182

ALFA ROMEO-Unfallwagen
verkauft laufend
Auto-Neuser
85 Nürnberg, Röthenstelg 2–4
Telefon 09 11 / 3 69 49 / 0

Verk. Gebr.-Teile von 1750 Spider, M. Oesterle, 7065 Winterbach, Jägerstr. 6. 63 185

ALFA OLDTIMER 2600 Sprint, 1963, gelb, generalüberh. 14 000 km, Rechn. vorh., TÜV 3.77, VB DM 4500.–, D. Bennett, 8022 Grünwald, Lindenstr. 5A, Tel. 0 89 / 6 41 15 97 und 6 49 27 26. 63 187

●● **Alfa Bar-Ankauf** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
63 758 H

Neuteile für 1300–2000: Kolben + Büchsensatz ab 195.– DM, Auspuff kpl. 195.– DM. Tel. 0 26 31/2 54 45. 63 807 H

Alfa, TÜV möglich, 6 J x 14, 185/70. Tel. 06 34 06/2 23 96. 63 698

Alfa-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 07. 63 801 H

Hardtops 3teilig f. alle Alfa Spider Fastback
KÜRBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

Alfa Gebr.-Teile-Verkauf, Unfall-Pkw ges. Tel. 07 11/60 60 86. 63 802 H

ALFA ROMEO-Motoren 1300, 1600 u. 1750, überh., m. Garantie i. Tausch zu verk. Tel. 0 60 73/95 07. 63 803 H

● Alle Alfa kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
63 767 H

Verk. Beta, Bj. 73, 16 000 km, blau, v. Extras, VB 9500.– DM. Und Schalensitz für Mini 1000. Tel. 07 11/55 11 29 ab 19 Uhr. 63 178

ALFA-Gebrauchtteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
Ispelstr. 35, Tel. 0 21 51 / 3 59 94 u. 59 73 16

Liebhaber-Fahrzeug
2000 GTV (2,1 Ltr., 150 PS), 51 000 km, TÜV 77, Fahrw.-Verbesserungen, VHB 11 500.– DM. Tel. 0 89/58 10 61, Mo.–Fr. 8–15 Uhr. 63 179

Leistungssteigerung d. Spezialluftfilter f. Alfa. Tel. 05 41/1 32 87. 63 184

Straßen- und Gr. 1-Tuning.
TÜV-zulässiges Zubehör, Homologationen, Unbedenklichkeitsbescheinigungen usw. Kostenlose Informationsschrift.
Auto-Steinmetz, Inh. Volker Steinmetz
Alfa Romeo-Direkthändler, 6085 Nauheim
Alte Mainzer Str. 4, Tel. 0 61 52 / 60 24

Tausche oder verkaufe! Alfa Romeo Giulia Super 1,6, Bj. 73, 63 000 km, neue Ventile, inspektionsgepflegt (Belege), 6500.– DM, z. T. gegen Alfa, GTV o. Porsche 911/VW-Porsche 2.0, eventuell Wertausgl. U. Wachowiak, 466 Gelsenk.-Buer, Vinckestr. 64, Tel. 0 23 22/39 99 26. 63 181

Alfa Barankauf 06 11 / 28 51 44
63 747 H

Alfetta – Bj. 7.74 – 12 000 km, v. Extras, 1a Zustand, VB 9300.–. Tel. 0 61 39 / 69 38. 63 504

Sämtl. Teile v. U-GTV billig abzugeb. Tel. 05 41/1 32 87. 63 183

ALFA ROMEO Alfetta, 0 km, volle Garantie, einschl. Extras, 1 Eintrag i. Brief, inkl. MwSt. 11 990.– DM. Autohaus Isert, 8651 Fassoldshof, T. 0 92 29/3 80. 63 605 H

2000 GTV Mod. 74, 13 000 km, weiß, Catacolor-Scheiben, Lederinnenausst., Stereo-Ani., Halogen-Nebelscheinw., Zweitwagen, Neupr. DM 22 000.–, VB DM 15 800.–. Tel. 07 11/24 21 58 od. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 606

Club 2600: Jahrestreffen aller 2600-Fahrer u. der Alfa-Veteranen-Freunde am 21. 6. 75. Ausk.: Tel. 6 62 24/34 91. 63 186

GELEGENHEITSKAUF: neuwertiges Alfa Romeo Montreal Coupé, 5600 km gelaufen, Zulassung 2.75, mit el. Fensterheber, Colorglas, Sicherheits-Gurte, heizb. Heckscheibe, NP ca. DM 36 000.–, für nur DM 21 800.– zu verk. Fa. Klaus & Co., Vertreter der Daimler-Benz AG, 239 Flensburg, Liebigstr. 2, Tel. 04 61/1 79 91. 63 702 H

GIULIA SUPER, weiß/rot, 80 000 km, Bj. 5.72, ATM 30 000 km, TÜV neu, VB 5300.– DM. Tel. 0 72 22/3 35 51 (Rastatt). 63 177

Amerikanische Wagen

AMX-Unfallwagen, Bj. 70, 1400 km, 6,4 Liter, 360 PS, zu verkaufen, Tel. 0 72 37 / 5 40 ab 20.00 Uhr. 63 188

Sting-Ray 74, wie neu, mit vielen Extras, zu verk. Tel. 0 60 74 / 2 36 11. 63 189

US-AUTOMOBILE
Ersatzteile f. sämtl. amerik. Pkw vorrätig bzw. sofort lieferbar.
US-Automobile, 8 München 22, Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

Oldsmobil Cutlass, 8.74, 50 000 km, alle Extras, geg. Gebot, 0 40 / 29 13 44 oder 0 41 93 / 74 76. 63 194

●● **Kaufe amerik. Wagen bar!** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11 / 73 26 69
63 759 H

Lincoln Continental, Bj. 74, 2100 Meilen (3300 km), VB 24 000.– DM, Tel. 0 98 41 / 5 42. 63 195

Vergleichen Sie!

Monza 2+2	DM 18.870,–
Camaro Sport Coupe	DM 16.872,–
Camaro LT Coupe	DM 18.648,–
Firebird Formula 400	DM 19.980,–
Corvette Stingray	DM 27.750,–
Mercury Monarch Ghia	DM 18.870,–
Caprice Classic Lim.	DM 22.755,–
Impala Station Wagon	DM 21.645,–
Oldsmobile Cutlass	DM 22.200,–
Cadillac Eldorado	DM 37.740,–

Direktimport Neuwagen mit reichh. Export-Ausstattung, inkl. TÜV, Zoll, Fracht u. Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage.

USAutomobile
MAAK + CO 2 Hamburg 1 · Amsinckstr. 39
(ADAC-Haus) Tel. (040) 24 34 38 · 24 38 01

Baraufkäufer sucht sofort: Sämtl. Pkw-Modelle u. Sportwagen. Tel. 07 11/7 15 79 90. 63 776 H

MACH I, EZ 8.73, neuwertig, 30 000 km, Dritt-Fahrzeug, alle Extras, DM 13 900.–. Tel. 07 11/58 11 15. 63 608 H

Brandneu 1975, Chevrolet Caprice Cabriolet, Exportausführung mit umfangreicher Ausstattung, **DM 16 800.–.** Sofort lieferbar. Tel. 0 21 61/1 53 57. 63 709

Buick, Bj. 49, 4500.– DM. Tel. 0 61 36/39 90. 63 192

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

AMERICAN AUTO IMPORT

Camaro Sport Coupé 75	NEU	12 500,–
Firebird Formula 400 75	NEU	14 100,–
Chevrolet Impala 75	NEU	14 600,–

Weitere Modelle auf Anfrage.
4050 Mönchengladbach 1
Hindenburgstr. 168, Tel. 0 21 61 / 1 53 57

Ford-Ltd. 4tür. Limousine, weiß, Bj. 73, 7 Ltr., 227 PS, 61 000 km, gepfl., Autom., Klimaanl., Stereoradio, Colorvergl., alle erd. Extras. NP 33 000.– DM, VB 17 000.– DM, M. Manger, 3527 Calden 2, Tannenweg 10. 63 196

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Aston Martin DB 6 Saloon, Alu-Karosserie, Lederpolster, alle möglichen Extras, englisches Kennzeichen, guter Vorbesitz, erstklassiger Zustand, Preis ca. 17 500.– DM. W. O. Russel, Amsterdam-Niederl., 16, Bernard Zweerskade. 63 865

Audi NSU

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für NSU 1000–1200 + TT, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt NSU u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130**

80 GT, 6 Mon. alt, ca. 7000 km, NP 14 800.–, VB 2000.– u. NP verk. Tel. 0 41 05 / 5 14 00 n. 18 Uhr. 63 198

AUDI 100 GL, Bj. 3.74, km 38 000, VB 11 500.– inkl. Zubehör, NP 16 500.–, Tel. 0 52 03 / 40 92. 63 200

Audi 50, Kaufvertrag, sofort abzugeben, Liefertermin: Anfang Juni. Tel. 0 62 01/6 51 64. 63 203

NSU-Motor TTS oder TT gesucht, H. Friesdorf, 3152 Ilsede 1, Dohrweg 1. 63 202

AUDI 80 GT, Bj. 10.74, Radio, 7100 km. R. Schmidtner, 8073 Kasing, Bahnhofstr. 21. 63 837

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN und SPOILER
für BMW, Opel, Ford, Audi, Porsche, Alfa, NSU, Toyota, Datsun, VW usw. usw.
Qualitäts-Garantie Tel. 0 28 53 / 23 11

Audi NSU

Suche neuw. Türen für RO 80. Tel. 0 55 41 / 47 94. 63 201

Suche E.-Teile f. I, II, III u. 30 T. 0 65 01 / 25 50. 63 204

Ro 80, Totalsch. ab Bj. 72 gesucht. Tel. 0 52 21/45 67 + 0 57 31/2 12 56. 63 199

4 RONAL-LM-Felgen, m. neuen Uniroy. 185/70—14, pass. f. AUDI-Coupé, DM 200.— p. Stck. (VB), zu verk. Tel. 0 55 93/2 94. 63 197

Audi 100, 85 PS, 1. Zul. 29.8.74, 10 000 km, 2türig, blau-metallic, 20% unter Neupreis. Tel. 0 49 61/74 45. 63 205

Suche günstig **Ro 80,** unfallfrei. Burkert, 4937 Lage, Taschenweg 36. 63 657

AUDI 100 LS-Kaufvertrag, Autom., 2türig, orange, Halogen, heizb. Heckscheibe, aut. Gurte, Nackenst., mit Nachlaß. Tel. 0 70 21/5 54 78 ab 18 Uhr. 63 548

SWISSTRONIC, elektron. Zünd-Ani. f. NSU TT, TTS, 1000, 1200, wenig gebr., kompl. montiert auf Bosch-Rennvert. mit Normal-Vert. f. DM 380.— aus Abbr. z. verk. Tel. 0 75 31/ 2 36 08. 63 172

Austin

Verk. für Mini, 1 D-Vergaser „Nikki", 1 D-Vergaser „Stromberg", Ü.rollbügel, H-Gurte, Auspuffanl., Armaturen, T. 0 93 96 / 2 75. 63 207

Frosch-Austin, TÜV 9.75, ATM 30 000 km, J. Lecher, 34 Göttingen, Wendenstr. 4. 63 209

Mini Cooper S MK 3, 90 PS, Bj. 71, TÜV 77, Dunlop-Felgen und Lenkrad. Tel. 07 11 / 34 35 71. 63 210

Austin- und MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 63 799 H

Suche „1a" Cooper „S", Rohkarosse mit Fahrgestell, Angeb. an A. Röhrig, 5251 Boinghausen, Post Berghausen, Tel. 0 22 64 / 77 79. 63 212

Verkaufe für Mini Salisbury, Diff.-Sperre u. Bergübersetzung 4.35:1, Tel. vorm. o. abends 0 91 81 / 18 17. 63 213

Nur für Liebhaber! Orig. Cooper „S", Bj. 71, 73 PS, TÜV 10.76, ATM + neues Getriebe wegen Studienbeginn abzugeben, viele Extras, Tel. 05 61 / 3 47 34. 63 215

A.H. Sprite MK 1 (Frosch), Topzustand gegen Höchstgebot bzw. Tausch abzugeben, Tel. 0 98 51 / 24 83. 63 505

Verk. Austin 1300 GT Motor 0 km, Getr. u. orig. Werkstatthandbuch, VB 1000.— DM, R. Offenbach, 6331 Hermannstein, Gartenstr. 21. 63 506

Mini-Tuningteile: Firestone-Slicks, 50% auf 6 J Alu; neuw., 300 Nocke; 850er Longman-Motor, 85 PS, erst 1 Rennen, halber Preis, auch in Einzelteilen; Tuningteile f. alle Minis, sehr preisw. Tel. 0 25 93/72 90. 63 206

Innocenti Cooper 1300, EZ 6.74, zu verk. VB 5800.—. Te. 0 25 68/5 82. 63 208

Liebhaberfahrzeug, Austin Healey-Sprite, Bj. 61, TÜV 1.76, Speichenräder, guter Zust., zu verk. Tel. 0 70 71/6 20 12. 63 448

Minipreise für gebr. Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 63 785 H

Mini 1275 GT, Bj. 72, 67 000 km, sehr gepfl., aber erhöht. Ölverbrauch, 9fach bereift, 4 x 5 J-Alu-Felgen, Aut.-Gurte, Instr.-Cockpit, Radio mit Cass.-Recorder, VB 3800.— DM. R. Brokamp, 5952 Attendorn, Postfach 109, Tel. 0 27 22/5 07 80. 63 214

Healey Spritze MK II, guter Zustand, Motor ca. 30 000 km, TÜV 5.77, rot, mit div. Zubehör, abzugeben, 2850.— DM, Tel. 02 81 / 55 71. 63 507

3 Ltr. Healey-Gebrauchtteile zu verk. Tel. 0 29 43/25 85. 63 783 H

„Super-Frosch", Tel. 0 22 03 / 6 30 77. 63 211

Autobianchi

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **A 112,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt AB u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130**

Autobianchi A 112, sehr gepflegt, Bestzustand, Garagenwagen, rot, Bj. 7.71, 59 000 km, Verhandlungsbasis DM 2800.—. Tel. tagsüber bis 17.00 Uhr 07 11 / 2 14 22 55, ab 19.00 Uhr 0 71 71 / 21 14. 63 844

Aztec

AZTEK, superflacher Kunststoffsportwagen, TÜV 5.77, alle Extras, hydr. Dacheinstieg, Motor 1500 VW, Zustand 1a, VB 5950.— DM. Tel. 02 21 / 23 97 25 bis 17 Uhr. 63 216

Bitter Diplomat

Bitter Diplomat, Gelegenheit: Diplomat CD, Klimanlage, Stereo-Radio, Ausstellungsfahrzeug, noch nicht zugelassen, erheblich unter Neupreis abzugeben. Opel-Joutz, Tel. 07 71/ 25 11. 63 609 H

BLMC

Mini 1275 GT, Bj. 2.74, km-Stand 23 000, neuw. Zustand, Preis 4950.— DM, nur geg. bar, C. Billon, 757 Baden-Baden, Langestr. 69. 63 217

BMW

4 Leichtmetallfelgen Indianapolis 5½ x 13 mit Pirelli 90 %, DM 580.—, Tel. 0 61 31 / 67 11 27. 63 239

Gesucht: BMW 1602, Cabriol, Tel. 0 61 51 /8 20 00. 63 425

3200 S BMW Bertone Coupé, weiß, gelbe Lederpolster, verkauft, Tel. 0 21 22 / 7 95 67. 63 508

BMW Bertone Coupé, Bj. 66, fahrber., DM 2800.—. Dachau Tel. 0 81 31/67 12. 63 610

ALBERT
Hochleistungs-Nockenwellen für BMW 1600/ 2000/2002 310 Grad, Serien-Lagerpassung, die billigsten PS (158 PS/DIN im 2002 ti od. tii)
Telefon 00 43 - 53 32 - 24 83
Direktversand nach Deutschland

2500, Mod. 73, 68 000 km, SSD, Color, weiß, 2. Hd., Spitzenzust., 10 600.— DM, Tel. 0 23 31 / 30 17 99. 63 660

02, wie Rennausf. 100 o. 130 PS, TÜV 76, NP 26 500.— f. 6950.—, Tel. 0 88 22/ 47 44. 63 219

Baraufkäufer sucht sofort: Sämtl. Pkw-Modelle u. Sportwagen. Tel. 07 11/7 15 79 90. 63 777 H

Verkaufe f. 2002 Hi.-achsgetr. Langhals 3,64, DM 120.—; 2 Solex-Dppelv. 40 PHH, neu zus. DM 160.—; kompl. Satz TURBO-Rennstreifen DM 60.—. Tel. 0 89/37 08 89. 63 237

BMW 2002, EZ. 10.72, 48 000 km, Lederlenkrad, Cosmic 185-Reifen, Stereo, Extras, VB 8200.— DM, Tel. 0 23 31 / 8 76 21. 63 220

Liebhaberfahrzeug, BMW 2002 ti, weiß, ca. 150 PS, 1a Zust., ohne Rost, Erstzul. Nov. 69, Alu-Felgen, neu bereift, Schalensitz, Britex-Gurt, Alu-Ölwanne, Überrollbügel, Zus.-Instr., Motor gen.-überh. 4000 km gel., neues Getr., wegen Eröffnung einer Fahrschule zu verkaufen, VB 6500.— DM. Tel. 0 64 42 / 67 06. 63 221

Suche langes Differential Übersetzung 3,9:1 aus 2000 CS/TI/TiLux, Tel. Do. 02 31 / 33 41 48. 63 222

Suche BMW-Motor bis 30 000 km, 2002 oder 2002 ti, Tel. 0 74 31 / 5 25 68. 63 223

Die richtige Urlaubsvorbereitung
GS-Solex Doppelvergaseranlage 40 DDH
115 PS mit Normalbenzin, 2 l DM 1110,—
GS-Aluzusatztank, 55 l DM 400,—
alles mit TÜV-Gutachten
GS-TUNING, 78 Freiburg
Rehlingstr. 6, Tel. 07 61 / 7 20 13

Verkaufe 2 Ltr. Zylinderkopf m. 300° N., 2 Solex 40 DDH kpl., DM 1200.—, Tel. 0 22 73 / 5 17 28. 63 224

Suche f. BMW 2000, Bj. 10.69 preisw. Solex-Doppel u. gebr. 5-Gang, Tel. 02 11 / 35 35 05 oder 0 21 03 / 5 59 75 ab 18 Uhr. 63 227

BMW-Turbo-2002, weiß, Bj. 74, 50 000 km, Motor 13 000 km, viele Extras, werksgepflegt. T. 0 60 23/20 95. 63 232

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **BMW,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt BMW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

BMW 501/ 6 Zyl., 72 PS, Bj. 55, TÜV 3.77, VB 4200.— DM. Tel. 0 61 21 / 56 42 61. 63 233

BMW 2002 Turbo, 15 000 km, 8 Monate alt, Tel. 0 61 06 / 55 07 ab 12 Uhr außer Dienstag. 63 236

Exklusiver schwarzer BMW 2002, aus der Sonderserie 75, mit vielen Extras, 0 km, Kaufvertrag mit Nachlaß abzugeben. Zuschr. u. Chiffre A 12/63 578

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34 / 6 58 48 + 0 23 27 / 8 99 09.

BMW 501A/6/ Bj. 54, einer der ersten zehn mit orig. Becker-Radio, 2 Extra-Neureifen u. Felgen, TÜV 77, 1. Hand, Bestzustand, schweren Herzens weg. Umstell. auf Automatik (Körperbeh.) z. verk. Zuschr. u. Chiffre A 12/63 580

BMW CSI Coupé, metallic-grün, Bj. 10.71, ca. 88 000 km, unfallfrei, äußerst gepflegtes Garagenfahrzeug, el. SSD, el. Fensterheber, beige Lederpolsterung, Stereo-Radio m. Hecklautsprecher, heizb. Heckscheibe, 10fach neu bereift, VB DM 16 000.—. Friedrich Erfurt & Sohn, Papierfabrik, 56 Wuppertal 23, Postfach 230 103, Tel. Wuppertal 6 11 01. 63 238

BMW Bertone Coupé, 3200 CS, 1964, weiß, Schiebedach, TÜV 6.76, DM 6660.— inkl. MwSt. Autohaus Dechent, Saarbrücken, Tel. 81 50 11. 63 611 H

ALPINA-VORFÜHRWAGEN
BMW 2002 tii, 160 PS, 5-Gang, Sperrdifferential,
Alle Wagen mit Garantie und zahlreichem Zubehör.
ALPINA der souveräne Stil
ALPINA Burkard Bovensiepen KG, 8938 Buchloe, Alpenstr. 35-37, Tel. 08241/957

BMW 2500
Bj. 10.74, weiß, 11 000 km, Radio, Frontscheibe Verbundglas, el. verstellbarer Außenspiegel, schwarze Kunstledersitze, DM 17 600.—.
Tel. Mo.-Fr. 0 89/75 02 22. 63 850

BMW-Unfallwagen Barankauf. Telefon 0 26 71/77 82. 63 804 H

Verk. BMW 2002 tii, Gr. 1, 143 PS, Alpina-Motor, 5-Gang, Sperre, Bilstein-Fahrwerk, ATS-Felgen 5½" mit 185/70er Reifen, Nebel- und Fernscheinwerfer, Recaro-Sitz, Bügel, Stereo-Radio, div. Extras, 35 000 km, Bj. 1.74, Farbe: Verona, VB DM 15 000.—. Tel. 0 25 72/40 24. 63 848

Verk. f. BMW 02 KH-Achse 4,37 mit 75% Sperre, VB. Tel. 0 64 53 / 74 51. 63 218

Bavaria-Schriftzug für BMW 02-Typen gesucht. Heins Wienberg, 2280 Westerland, Postf. 28. 63 171

BMW-Unfallwagen ab Bauj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchtteile aller Typen. Joisten, 5 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21 / 21 30 82. 63 760 H

BMW 2002 Cabrio, 8.72, mit Überrollbügel, chamonix-weiß, ca. 57 000 km, Bestzustand, 1. Hand, mit div. Extras, zu verkaufen, VB 9800.— DM. Tel. 0 64 21 / 2 67 73. 63 226

Exklusiv BMW 3.0 Si, 4 Monate, 10 000 km, außen und innen schwarz, opt. Fahrwerk, LM-Felgen, Sperre 75%, Radio, aut. Antenne, Colorglas, NP 33 000.— DM, zu verkaufen. Tel. 0 21 52 / 33 01 u. 26 52. 63 228

Front- und Heckspoiler

Hiermit erreichen Sie eine Verbesserung der Aerodynamik und beeinflussen positiv Höchstgeschwindigkeit, Fahrverhalten und Kraftstoffverbrauch.

Für folgende Fahrzeuge sind TÜV-geprüfte Front- und Heckspoiler lieferbar:

Frontspoiler: BMW, Capri I u. II, Escort, Taunus, Consul, Manta, Ascona, VW-Käfer

Heckspoiler: BMW, Capri I u. II, Escort

Kompletten Rennsportteile-Katalog erhalten Sie gegen DM 3,— in Briefmarken.

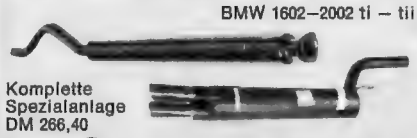
Vertrieb Norddeutschland:
H.A. ZENDER-Rennsportteile
54 Koblenz-Lützel, Feldstraße 3, Telefon (02 61) 8 55 02

Vertrieb Süddeutschland:
Händler — Einkaufszentrale
605 Offenbach 1, Postfach 1008, Telefon (06 11) 81 38 38

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

PREISSENKUNG SUPERSPRINT SPORTAUSPUFFANLAGE - TÜV-FREI

BMW 1602–2002 ti – tii



Komplette Spezialanlage DM 266,40

Fächerkrümmer BMW 1602–2002 DM 338,40

Händler: Fordern Sie bitte spez. Angebot an.
kissel automobiltechnik – BMW-tuning
61 Darmstadt, W.-Leuschner-Str. 36, T. 06151/22317
ständ. Auftragsdienst d. autom. Anrufbeantwort.

BBS RENNFELGE

Sofortversand aller gängigen Tourenwagengrößen
Mahle BBS 6 x 13″ 7 x 14″

LEDERLENKRAD FORMEL

für alle BMW 02 mit TÜV
Einführungspreis DM 164,- inkl. 11% MwSt.

Hagus *Sicherheit für Europäer*
Euro-Winkel-Spiegel

Sicht durch große, rahmenfreie Spiegelfläche.
Kein toter Winkel durch abgewinkelte Zusatz-Spiegelfläche.
Schwenkbar, abklappbar, einfach perfekt.
Als Universalspiegel und als Spezialspiegel für alle gängigen Auto-Typen.
Prospekte von: Hagus GmbH, 565 Solingen 19, Wiesenstr. 8-10

BMW-Motoren 1,6–3,0 Si, überholt, mit Gar., z. B. 2500/2800 = 1700.– DM i. T., a. Teilemotoren. Tel. 0 91 31 / 6 53 06. 63 819 H

BMW Barankauf 06 11 / 28 51 44 63 746 H

BMW 2002, 5.72, TÜV 2.77, chamonix, Ronal 5.5 x 13, Uniroyal 70er, 2 Recaro de-Lux, Indianapolis Lenkr., neue Abarth-Ausp., Cibie 200, S. Oscar Marchal Nebell., Blaupunkt Frankf., Grundig Cassetten, scheckheftgepfl., nur Langstrecken, in erstklass. Zust., Garagenw., DM 7950.– zu verk. Zuschr. u. Chiffre. A 12/63 717

Wir suchen ab Baujahr 1972
1602 – 2002, 520, 3.0 CS + CSi + 1502
Auto-Graner, 79 Ulm, 07 31 / 6 86 38

BMW 1600 Cabrio, Bj. 69, TÜV 5.77, 68 000 km, VB 6000.– DM. Tel. 0 72 22 / 3 61 13. 63 661

2000 CS Coupé, 100 PS, Bj. 8.69, TÜV 5.77, SSD, Ledersitze, Alufelg., DM 5000.– zu verk. Tel. 0 78 05 / 8 54. 63 659

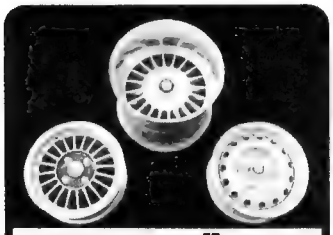
● Alle BMW kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 06 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 63 768 H

BMW 525, inka, 4.74, 23 000 km, v. Extr., DM 16 000.– abzugeben. Tel. 0 70 21 / 5 35 56. 63 225

Turbo-Umbausatz DM 488,– kompl., Turbo-Teile einzeln: Frontsp. DM 143,50, Gummi-Hecksp. DM 161,-, Kotflügelverbr. DM 199,80, Montaget. DM 20,—(allesn. Bauteile!) AUTO-CENTER GROMMISCH, Tel. 06 11/69 12 39

BMW 2002 turbo, weiß, Bj. 8.74, 26 000 km, mit Überrollbügel, Bestzustand. Schmoldt & Axmann, Kiel, Tel. 04 31/ 1 50 50. 63 230

Motor 3.0 Si, neu, o. Aggr., 3300.– DM i. T., 2,0 ti, 150 PS, 0 km, 2200.– DM, a. and. get. Motoren. Tel. 0 91 31/6 53 06. 63 820 H



ALPINA-RÄDER
Stahlscheibenrad 5½ J x 13″ für BMW 02 DM 64,40
Leichtmetallrad 5½ J x 13″ für BMW 02 DM 226,40
Leichtmetallrad 7 J x 14″ für alle 6-Zylinder-BMW DM 277,50
TÜV-abgen., Preise inkl. MwSt. Dreiteilige Wettbewerbsräder in 13-, 14-, 15- und 16″-Ausführung, Breite je nach Einsatzzweck bis 16″. Preis auf Anfrage.
ALPINA der souveräne Stil
ALPINA Burkard Bovensiepen KG, 8938 Buchloe, Alpenstr. 35-37, Tel. 08241/957

Endlich lieferbar!
Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW!
DM 29,70 incl. Mwst., Lieferung per Nachnahme.
B. Werner-Baberowski, 44 Münster, Postf. 8851

Suche f. 2002: Karosserie ab Bj. 73 m. Brief, auch mit Unfallsch. u. 4 Stck. 8 Zoll LM-Felgen. Tel. 0 52 21 / 8 26 31. 63 234

BMW sucht dringend gegen bar Tel. 07 11 / 23 9 08. H

Beamter verkauft 2002 wegen Familienzuwachs, 7.72, 39 000 km, optisch u. technisch 100%, neue Bremsen u. Auspuff, Radio-Tonband, H4, hzb. Heckscheibe, 4 Koni, Drehzahlmesser, Intervall, Hohlraumversiegelt. Preis 8900.– DM, evtl. 4 6 x 13 Ronal mit neuen HR 185/70 240 Uniroyal. Tel. 0 25 31 / 89 55 Olden. 63 229

ALPINA
in Frankfurt bietet an:
Jetzt neu: 6½″-Felgen (Spurverbreit. 44 mm), Doppelvergaseranlagen (Normalbenzin — 15 PS), Frontspoiler für alle BMW-Typen, elektr. Windflügel (5 PS), kompl. Fahrwerksätze (auch für 6½″-Felgen), **alles TÜV.**
AUTO-CENTER GROMMISCH
6078 Zeppelinheim/Ffm., Esso a. d. B 44
Tel. 06 11 / 69 12 39

BMW Alpina 2002 tii, 155 PS, 25 000 km, Bj. 73, TÜV 77, Farbe: Colorado, Bilstein-Fahrwerk, 5-Gang, 75% Sperre, H4, Überrollb., Recaro-Schalensitze, Kotflügelverb. u. viele Extras, ständig werkstattgepflegt, mechanisch u. optisch im Bestzustand, Neupreis 30 000.–, zu verkaufen VB 15 000.– DM. Tel. 0 89/1 79 41. 63 235

●● **BMW Bar-Ankauf** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
63 757 H

BMW 2002 tii, 1.73, weiß, 60 000 km, 185/70 HR 13 auf Alu u. Zub., 1. Hd., 1a Zust., s. günst. Verkauf o. Eint. geg. 3.0 CSi, Porsche 911, MB u. Wertausgleich. CH-8059 Zürich, Postfach 197, Tel. 00 41/1 25 72 65. 63 868

100% **Kaufe jeden BMW bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24.** 63 770 H

BMW 2002 turbo, silbergrau, Bj. 74, 40 000 km, sehr gepflegt, neuer Motor, DM 16 650.–. Schmoldt & Axmann, Kiel, Tel. 04 31 / 1 50 50. 63 231

MICHELIN-REIFEN

155 SR 12 zX	66,20	165 SR 13 zX tubl	87,90
135 SR 13 zX	47,65	185/70 SR 13 zX tu	98,50
145 SR 13 zX	61,80	175 SR 14 zX tubl	111,70
155 SR 13 zX	70,90	185 HR 14 XVS	151,90
165 SR 13 zX	79,40	195/70 HR 14 XVS	163,25
165 SR 14 zX	84,65	195/70 VR 14 XWX	203,50
185 HR 14 XAS	99,85	205/70 VR 14 XWX	213,30
175 SR 14 zX	100,85	155 SR 15 zX tubl	87,55
155 SR 15 zX	79,05	180 HR 15 XAS	117,85
165 SR 15 zX	87,40	185/70 VR 15 XWX	199,–

einschließlich 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN. BF-Reifenhandel, 605 Offenbach 1, Postfach 1008 B, Telefon 06 11 / 81 38 38

Front-Spoiler f. 02, mit TÜV, 165.– DM. Tel. 06 34 06 / 2 23 96. 63 700

Suche **BMW 3,2 S** (L) nur in gutem Zustand, ab Bj. 62 oder **Bertone V8,** Bj. 64/65 evtl. mit Ersatzteilen. Zuschriften m. Bild u. genauen Angaben unt. Chiffre A 12/63 716

Tourenwagen-Umbau, BMW 195/70 – 235/60, VW Käfer 185/70 – 205/70, TÜV-Eintrag. Tel 0 63 44/21 18. 63 791 H

Bonito

Ft-Bonito nur f. Liebhaber, John-Player-Lack, Alu-Felgen, v. Extras. Tel. 0 62 23 / 35 30 ab 19 Uhr. 63 241

Bonito, Bj. 72, TÜV 5.77, viel Zubehör, Neupr. 21 000.–, an schnellentschl. Käufer für 8000.– abzugeben. Tel. 0 94 31 / 44 70. 63 711

Bonito, blau/met., 51 PS, TDE, TÜV 3.76, techn. + optisch, neuwert., VB 6500.–, Tel. 0 71 34 / 38 43. 63 240

Borgward

Suche Borgward Isabella Coupé, auch ohne TÜV. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 584

Tausch: P 100 2,3, ungewöhnl. Exemplar-Museumsstück, Bj. Sept. 61, orig. 39 000 km, Orig.-Lack, elfenbein, unfallfrei, zu tauschen gegen ebenbürtige Isabella TS de Luxe, mögl. Mod. 62, schwarzes Armaturenbr. u. nur Orig.-Lack u. wenig km, evtl. Verk. gegen Höchstgebot. Tel. 0 89/64 60 64. 63 583

Buggy

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
605 Offenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0611/854824
4 Modelle, Fertigfahrzeuge TÜV abgen. Bausätze und Zubehör
Prosp. 2,– in Briefmarken

Suche für Maplex-1 Hardtop, Tel. 05 11 / 81 34 46. 63 242

Apal-C, viele Extras, Erstzul. 5.73, TÜV 4.77, 6500.– DM, Tel. 0 89 / 65 68 40. 63 243

Gelegenheit! HAZ-Buggy 1600, 54 PS, 16 000 km, TÜV 3.76, sämtl. Zubeh., einwandfr. Zust., VB 5600.– DM, Tel. 0 42 31 / 40 44, Mo.–Fr. 7–16.30 Uhr, Fr. bis 13.30 Nachfr. ert. H. Worthmann. 63 244

MAPLEX · DESERTER · HAZ · APAL
BUGGY-CENTER
Wuppertal
alle Modelle ab Lager!
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen nur gegen DM 5,- Schutzgebühr
BIEBER KG. · 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373
MAPLEX · RUSKA · APAL · DESERTER

Maplex Buggy, Bj. 6.73, VB 2700.– DM, W. Weber, 5060 Bensberg-Herkenrath, Bech 14. 63 245

Buggy Imp. 35 000 gel., TÜV 4.77, Bj. 71, neu bereift u. Extras, 4150.– DM, o. Tausch geg. Porsche S Cabrio o. Triumph TR 30.4, nur im guten Zustand mit Ausgleich, Tel. 02 81 / 5 10 53 Wesel. 63 246

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR

APAL INH. JÜRGEN F. WIRTH 7071 LEINZELL württ.
BUGGY-SHOP
7071 LEINZELL · TEL. 0 71 75/62 63
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,— (Scheck od. Briefm.)

Karmann GF, Bj. 72, v. Extras, VB 5800.– DM, Tel. 0 83 31 / 8 12 55. 63 581

Apal-C, Bj. 73, TÜV 77, Hardtop, VB 6300.– DM, T. Köln 4 30 18 86. 63 582

APAL JET TARGA, 1 Jahr, glimmerrotsilber, 50 PS, VDO-Armat., Schalens., Garagenfahrz., VB 6400.– DM. Tel. Sa./So. 0 93 21 / 74 10. 63 509

Apal-Bausätze kompl. mit Fahrgestell ab 3300.– DM, auch Fertigmodelle, neu, ab 5950.– DM lieferbar. Buggy Center W. D. Meyer, 5275 Bergneustadt 1, Breslauer Straße 18, Tel. 0 22 61/4 15 58 ab 18 Uhr. 63 607 H

5 J x 13 für AUDI 80 und VW-Golf, -Scirocco, -Passat

TÜV-frei RONAL ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA / Bitte Type und Baujahr angeben.
⅓ ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL · 6701 NEUHOFEN 4 · Telefon 0 62 36 / 13 66

Brandneu.

Test Die beiden Einzylinder-Enduros DT 175/250 von Yamaha – ein Riesenspaß auf Straßen und in leichtem Gelände. Unser Doppeltest sagt Ihnen, für wen und für welche Fahrten sie geeignet sind.

Fahrbericht Die Laverda 750 SFC: Wir fuhren diese Sportausführung auf dem Hockenheimring und berichten über unsere Eindrücke.

Sport Internationales Sechs-Tage Super-Trial – in diesem Jahr in Schottland.
1. Lauf zur Speedway-Weltmeisterschaft in Krako/Jugoslawien.

Sonstiges: Gespanntechnik – gestern und heute ● Basteln: Seilzüge und was dazugehört ● Arbeiten mit Kunststoff, 4. Folge ● Motorrad-Geschichte: Dekraft Berlin

DAS **MOTORRAD**

Heft 12/75 ab 11. 6. an Ihrem Kiosk

Buggy

Neu hier im Raum Gummersbach!
Apal-Buggy's, Günter Siegel,
5275 Bergneustadt, Fichtenstr. 22,
Tel. 0 22 61/4 13 83
Kostenl. Information u. Probefahrt.

Buick

Wir liefern Ihnen Ihren 75er BUICK-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.
Century Special US-Dollar 4410.–
Regal, 4türig US-Dollar 4910.–
Electra „225" US-Dollar 6550.–
Riviera US-Dollar 6930.–
Andere Modelle auf Anfrage, Tel. 06 11/59 06 75-77. 63 741 H

Cadillac

Wir liefern Ihnen Ihren 75er CADILLAC-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.
Calais, Coupé US-Dollar 8 600,-
Calais, Sedan US-Dollar 8 800,-
Fleetwood, Eld. Coupé US-Dollar 10 900,-
Fleetwood, Brougham US-Dollar 10 900,-
Andere Modelle auf Anfrage, Tel. 06 11/59 06 75-77. 63 740 H

Chevrolet

GM-Ersatzteilstützpunkt
US-Automobile, 8 München 22,
Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

CHEVROLET CAMARO, Bj. 69, unfallfrei u. einwandfreier Zust., TÜV 77, zu verk., Preis DM 6500.–, Tel. 07 21 / 2 17 42. 63 254

Sting-Ray, fabrikneu, mit vielen Extras zu verk. Tel. 0 60 74 / 2 36 11. 63 190

Wir liefern Ihnen Ihren 75er Chevrolet-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.
Camaro Sport Coupé US-Dollar 4350,-
Camaro LT US-Dollar 4750,-
Malibu, Coupé US-Dollar 4250,-
Monte Carlo „S" Coupé US-Dollar 4850,-
Impala, Sedan US-Dollar 5000,-
Caprice Classic, Coupé US-Dollar 5350,-
Corvette, Targa US-Dollar 7300,-
Andere Modelle auf Anfrage, Tel. 06 11/59 06 75-77. 63 739 H

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31 / 1 31 01. 63 761 H

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40 / 80 10 71. 63 809 H

Privat! Stingray Targa, Bj. 70, außenliegende Auspuffanlage, 235er Reifen, Extras. Nehme evtl. Wagen in Zahlung. Tel. Gelsenkirchen 1 49 23. 63 251

Chevrolet Camaro SS, Autom., Bj. 72, Klimaanlage, Extras, 44 000 km, 8000.– DM. Tel. 06 11/35 95 45. 63 252

Corvette Stingray Targa, 7,4, Automatik, Bj. 8.71, 2. Hand, 20 000 Meilen, VB 12 000.– DM von Privat. Tel. 0 52 01/93 48 oder 0 25 21/59 64. 63 253

Camaro SS Turbo Fire 350, 1972, TÜV 76, 32 000 Meil., Automatic, unfallfr., Servol., 8 Zyl., 200 PS, alle Extras z.B. Radio, Stereo-TB, Halogen, neu bereift, neuer Auspuff, + 4 Winter u. 4 Sommerreifen 60%, Sonderl. metallic, alle Kundendienste, einmaliger Pflegezustand, weg. Führerscheinentzug zu verk., VB 10 800.– DM. Tel. 0 91 61/36 68 ab 18 Uhr. 63 250

UNIROYAL-STAHLGÜRTEL

Rallye 190		Rallye 240	
145 SR 10	50,–	145 HR 13	70,–
154 SR 12	57,–	165 HR 13	90,–
155 SR 12	64,–	165 HR 14	97,–
135 SR 13	46,–	175 HR 14	115,–
145 SR 13	60,–	185 HR 14	128,–
156 SR 13	68,–	**Serie 70**	
155 SR 13 tl	75,–	165/70 SR 13 tl	81,–
165 SR 13	77,–	175/70 SR 13 tl	93,–
165 SR 13 tl	85,–	185/70 SR 13 tl	96,–
175 SR 13	85,–	185/70 HR 13 tl	113,–
6.40 SR 13	91,–	185/70 SR 14 tl	115,–
165 SR 14	82,–	185/70 HR 14 tl	135,–
175 SR 14	97,–	195/70 HR 14	156,–
175 SR 14 tl	107,–	175/70 SR 15 tl	116,–
155 SR 15	76,–		
165 SR 15	84,–		

tl = schlauchlos

einschließlich 11% MwSt. Wegen anderen Größen und Fabrikaten sowie wegen **Leichtmetallrädern** bitte anfragen. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Ihle,** Reifenhandel KG **757 Baden-Oos,** Telefon 0 72 21 / 6 16 36

Citroen

Citroen D Super 5, Bj. 74, TÜV 9.76, ca. 20 000 km, Radio, Anh.-kuppl., 5 Gänge, für 13 000.– DM zu verk. Tel. 0 78 51 / 53 27. 63 256

D Spezial zu verk., 0 71 95 / 38 41. 63 503

Verkaufe erstklassigen Citroen 11 CV/B, Bj. 58, TÜV bis Mai 77, VP. 8000.– DM, Chiffre A 12/63 587

Citroen-Barankauf 07 11/73 26 69 63 754 H

Kaufvertrag Citroen CX 2200, goldmet., Lz. Mai/Juni, zum alten Preis abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 586

Achtung Gelegenheit! Citroen SM, garantiert erst 14 800 km, mit Klimaanlage, Colorglas, Radiokassette, elektr. Antenne, Neuzustand usw. sofort abzugeben. Autopark Moers, Tel. 0 28 41 / 2 24 24. 63 612

Citroen SM, Bj. 72, 1. Hd., Bestzustd., Komplettpreis inkl. MwSt. DM 17 500.–. F. Westhoff KG, 35 Kassel, Holländischenstr. 96, Tel. 05 61 / 8 40 52. 63 255

Datsun

DATSUN 240 Z, 73, guter Zustand, 11 800.– DM, Tel. 0 67 83 / 59 43. 63 613

Datsun 240 Z, Bj. 10.72, TÜV 3.77, 140 PS, Spitze 210 km/h, 38 000 km, VB 9900.– DM. Tel. vorm. 0 83 31/8 90 22. 63 662

De Tomaso

de Tomaso-Vertretung
Unfallinstandsetz., Ersatzteillager
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

De Tomaso Pantera GT, Modell 74, 1. Hand, unfallfrei, mit allen Extras, DM 23 000.– + MwSt. zu verk. Tel. 0 89 / 45 79 18 od. 42 56 64. 63 257

Verkaufe **de Tomaso Panterra GTL,** Ges.-Kilometer 24 000, Maschine neu überholt, Garantie ½ Jahr, Verkaufspreis DM 27 000.–. Tel. 0 83 29 / 55 11 von 8–17 Uhr. 63 614

SUPER-PANTERA GTS
Werkssonderanfertigung mit sinnvollen Änderungen, 7/74, Neupreis über DM 65 000.–, optisch sehr eindrucksvoll, braunmetallic, Interieur helles Schweinsleder, Werkskotflügelverbreiterung aus einem Guß, Spezialbereifung, Frontspoiler, Klimaanlage, Quadrophonie, sowie Radio mit Stereokassetten, sämtl. Extras, Motor- und Fahrwerksverbesserungen, ca. 320 PS, extreme Beschleunigung und Werte, orig. 11 000 km, gepflegter Drittwagen von Sportwagenliebhaber an Liebhaber privat gegen Höchstgebot (VB ab DM 45 000) zu verkaufen. Angebote unter Chiffre Nr. 63 588 oder auch zeitweise Tel. 0 89 / 79 74 74 (Sa/So). A 12/63 588

Mangusta, Bj. 71, 48 000 km, unfallfrei, 1. Hd. Tel. 0 70 21 / 5 47 70. 63 338

Suche Unfall-Pantera gegen bar. Tel. 0 79 05 / 3 31. 63 710

Verk. Pantera, 8.74, 1. Hand, 8000 km, 26 000.—. Tel. 0 79 05 / 3 31. 63 715

Suche dringend PANTERA GTL oder GTS, wenig km, neueres Bj. Georg Kurz, 7812 Bad Krozingen, Freiburger Str. 1, Tel. 0 76 33/30 33/34 App. 22. 63 615 H

DKW

Rennmotor, mit Dreivergaser, 1000 ccm + 1200 ccm. Tel. ab 17 Uhr: 0 81 41 / 30 88. 63 718

DKW-Meisterklasse-Teile abzugeben, Tel. 0 71 42 / 5 52 95. 63 258

Kaufe DKW F 12 Cabrio, nur 1a Zust., TÜV ca. 2 Jahre, Tel. Bremen 55 27 24. 63 510

Ferrari

365 GT, 69, unfallfrei, garant. 39 000 km, Klima-Anlage, etc. absoluter Bestzustand, DM 19 500.—. Tel. 02 11 / 78 97 19. 63 705 H

Ferrari 365 GTC, 69, unfallfrei, wie fabrikneu, geg. Gebot von Privat. Tel. 02 11 / 30 65 25. 63 719

Ferrari-Gebrauchtteile zu verkaufen, Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 63 800 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 63 775 H

Ferrari GTB 4, Daytona, Baujahr 1972, ca. 30 000 km, optimaler Zustand, rot, schwarzes Leder, Klimaanlage, el. Fenster, Radio-Tonband, umständehalber für DM 36 000.— zu verk. Tel. 0 89 / 29 22 91. 63 259

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39 b, ☎ 42 15 80

Rarität: **Ferrari 250 GTE,** Bj. 1963, unverzollt, techn. u. opt. einwandfrei, weg. Hausbau schweren Herzens zu verk. Angeb. an Tel. 0 70 44 / 72 79. 63 269

Suche Ferraris bis Bj. 67 in jd. Zustd. M. Lampe, Box 5207, Orchard Lake, Mi 48 033, USA. 63 871

Verkauf — Service zum Spezialisten
SCHAETZLE
757 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 6 33 55

GTB 4 Daytona, Bj. 71, optimaler Zustand, VB 22 000.— DM. Eintausch mögl. Tel. 02 41 / 50 36 87. 63 260

Fiat

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **FIAT,** TÜV-zugelassen, beim Autozubehör-Fachhandel. Prospekt FI u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Fiat X 1/9 zu verk., EZ 1.75, 7000 km, VB 10 800.—, Tel. Bochum 49 44 20. 63 270

124 Spider 1800, nachtblau, 10.73, 40 000 km, Radio, Kopfstz., 9fach bereift, gepfl. Gar.Wg., unfallfrei, aus 1. Hd., nur w. Anschaff. e. gr. Wagens abzugeben. VB 8700.—. Tel. 0 62 21/ 4 53 32. 63 265

Mehr PS-Fiat 127, D-Verg., Nocke, Schwungscheibe, F-Krümmer DM 490.—, Ölkühler kompl. DM 190.—, Tel. 0 29 31 / 48 80. 63 267

124 Special-Motor mit Getriebe zu verk. 40 000 km gel., VB 500.— ab 18.00, Tel. 0 51 93 / 17 07. 63 268

Fiat 124 Sport Spider 1800, 118 PS, EZ 5.73, 30 000 km, AT-Motor 2000 km (Garantie) mit 3teiligem Hardtop (wie Targa), Alu-Felgen, 9fach bereift, zu verkaufen oder zu tauschen gegen MB 280 SL, 350 SL oder Fiat Dino-Spider, VB 9500.— DM bei Tausch Wertausgleich. Dr. W. Schleissing, 892 Schongau, Tel. 0 88 61 / 45 54 oder 88 22. 63 262

Fiat 500 Motor, ca. 30 PS, gen.-überh., 0 km und Getriebe, Preis VB, Tel. 0 51 21 / 2 20 04. 63 271

Fiat 1800 Sp. Coupé, Bj. 8.73, 15 000 km, silber, LM-Felgen, Radio, 9800.—, Tel. 0 23 25 / 3 23 97. 63 272

X 1/9 hellgrün, neu, 11 550.—, **130 B Lim.,** 72, 42 000 km, 8950.—, ERTZ KG, Tel. 07 11 / 28 20 08 / 9. 63 649

Fiat 125 S, Bj. 1971 zu verk. Suche Alfa od. Porsche im Ausgleich. Rest muß auf Teilzahlung. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 658

Bertone X 1/9, 10 000 km, neuw., grün, 8.74, ca. DM 10 000.—, Tel. 0 82 31 / 61 48. 63 721

Fiat 128 SL Coupé 1300, 7.72, TÜV 7.76, 66 000 km, scheckheftgepflegt, 1. Hand, dunkelgrün, Leichtmetallfelgen, heizb. Heckscheibe, Radio Blaupunkt Koblenz, Öithermometer, VB 4600.— DM. Tel. 07 11 / 32 36 62 ab 18 U. 63 167

„Achtung Liebhaber" Fiat 1500 Ghia Coupé (Zweitwagen), wirklich wie neu, 40 000 km. TÜV 77, nur wegen Todesfall zu verk. Tel. 0 86 64 / 6 60 nach 18 Uhr. 63 722

Fiat 124 Sport Coupé, rot, Bj. 12.71, 73 000 km, 110 PS, 5-Gang, Abarth-Anlage, LM-Felgen, heizb. Hecksch., div. Extras, opt. u. techn. einwandfrei, geg. Gebot zu verk. K. Hawig, 4832 Wiedenbrück, Hauptstr. 17, Tel. 0 52 42 / 84 22. 63 663

Tausche Cromodora LM-Felgen CD 8 gegen CD 3, 5 oder 6Q. G. Waltz, 7101 Unterheinriet, Gartenstr. 63 274

Suche Fiat Dino-Coupé, Unfall- od. Motorschaden. Holder, Tel. 07 11/ 8 11 82 74 v. 8—16 Uhr. 63 263

Suche Stoffdach für Fiat 124 Sport-Spider. Angebote bitte tel. an 0 93 42/ 14 40. 63 664

Fiat 124 Sport-Spider, 118 PS, EZ 11.73, km 35 000, Radio, zusätzl. Hohlraumvers., alles einwandfrei und Bestzustand für DM 9500.— abzugeben. Ekkehard Janz, 77 Singen/Htwl. Tel. 0 77 31 / 4 12 80 / 4 16 40. 63 266

Ford

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **FORD,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt FO u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Capri 2,3 l zugel. f. Turbo, 180 PS/ 220 km/h, NP 18 000. Neuer Motor, neues Getriebe etc. VB 5950.—, Tel. 0 43 02 / 4 03. 63 286

●● **Ford Bar-Ankauf** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
63 755 H

Ford Capri Rennlook, ca. 145 PS, RS-Fahrwerk, große Kotfl.-Verbr., 9"-BBS, Motor neu überholt, neue Speziallackierung, nach Fertigstellung noch nicht gefahren, verkauft für 12 900.— DM, SALM, 4176 Sonsbeck, Alpener Str. 120, Tel. 0 28 35 / 37 75. 63 289

OSI, 90 PS, TÜV 76, s. schön, neuer Mot.; 4300.— DM, Tel. 0 89 / 65 02 95 ab 17 Uhr. 63 285

Sebring
AUSPUFFANLAGEN

Garantie:
1 Jahr/20 000 km!

7 VORTEILE
1 Treibstoffersparnis
2 Mehrleistung
3 Bessere Beschleunigung
4 Keine Veränderung am Vergaser
5 Vernickelte Innenteile
6 Aus Präzisionsstahlrohr
7 Angenehmer dumpfer Ton

Sebring bringt den innen vernickelten Langzeitauspuff, mit sportlicher Note und brillantem Aussehen. Durch wesentlich geringeren Staudruck Mehrleistung bei weniger Treibstoffverbrauch

Sebring

mit allgemeiner Betriebserlaubnis

Sebring
Zentral-Auslieferungslager
6301 Heuchelheim 1
Postfach 25

Prospekt kostenlos, Postkarte genügt!

(Generalvertretung für die Schweiz)
Bachtel-Fahrzeugbedarf, 8340 Hinwil, T. 01/78 14 07, 78 28 91

Ford Escort RS 2000, weiß, Bj. 5.74, km 15 000, Front- u. Heckspoiler, Reifen 185/70-13, alles TÜV, mit Zubehör, DM 9500.—, Köln 79 88 01. 63 290

Escort RS — 2000, Bj. 10.73, Kotflügelverbr., 8" BBS-Felgen, 235er-Reifen, spez. Fahrwerk, alles TÜV-eingetr., verkauft Tel. 0 21 65 / 5 74 42. 63 291

ORIGINAL US-FORD-TEILE
US-Automobile, 8 München 22, Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

Ford 20 M-XL Cabriolet, Bj. 70, Typ P 7 b, 2,3/108 PS, weiß, innen schwarz, Neulack, div. Zubehör, Preis 5800.— DM, von Privat zu verk. Tel. 0 44 02 / 27 01 ab 18.00. 63 511

Mustang II Mach 1, silbergrau, 11.73, in exzellentem Zustand. VB DM 14 000.—. Tel. 0 22 44 / 20 33. 63 544

● Alle Ford kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
63 769 H

Ford Capri RS, gesucht auf mtl. Abz. von 500.— DM, mit 5-Gang, Kotfl.-Verbr. u. 8-BBS-Felgen. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 589

Ford Escort Sport, Bj. 73, TÜV neu, gelb-grün, 28 500 km, neue Bereif., Finanz. mögl., div. Extras, zu verk. Tel. 0 62 49/6 88. 63 276

Capri RS 2600, Bj. 74, 11 000 km, 7 Mon. zugelassen, DM 11 950.—, Tel. 02 61 / 6 85 45. 63 278

Ford Mustang T 5, Bj. 66, TÜV 1.77, 100 PS, Kupplungsschaden und gleichen Wagen als Ersatzteilspender, DM 2000.— zu verk. Tel. 02 31 / 81 19 25. 63 279

Suche Capri RS, umgeb. auf 90 bis 108 PS-Motor, od. RS mit Motorschaden. (Bj. 71/72). Angeb. an: A. Tahedl, 8909 Niederraunau, Mindelh. Str. 39. 63 280

Kompl. „Turbo-Anlage" f. Capri, 2,3 bis 2,6 l, VB DM 1200.—, Tel. 0 80 94 / 5 49. 63 281

NEU!
Endlich ist er da. Der neue Autozubehör-Katalog '75. Umfangreicher denn je. Ein Riesenangebot erwartet Sie. Schreiben Sie noch heute. Bitte DM 2,- Schutzgebühr in Briefmarken beifügen. (Wird bei Bestellung verrechnet).
DEWE Kfz.-Teile GmbH,
46 Dortmund 16, Evinger Straße 232

YANKEE
Original US-Air-Force Fallschirmspringerstiefel
Der Gag und Modehit für junge Leute
Gr. 39-50 nur **DM 89,50**
Gr. 31-38 nur **DM 79,85**
Vers. Post NN, garant. Umtausch u. Rückgaberecht, bei Nichtgefallen Geld zurück!
ÜBERSEE-IMPORT-CENTER
592 Bad Berleburg, Postfach 1150
Tel. 06467/341, Telex 0482256 Abt WM/2

NEUHEIT: Transistorisierter Zündverstärker hilft absolut sicher bei allen schwachen Zündsystemen, bringt mehr als doppelte Energie, mit Garantie, einfacher Einbau
zur Zeit nur DM 83,25!

NEUHEIT: Gegensprechanlage zum Einbau in Integralhelme zur Verständigung mit Beifahrer während der Fahrt. Vielfach rallyeerprobt und bewährt, hervorragend auch für Motorräder geeignet, für 12 Volt-Anlagen, bei Selbsteinbau
zur Zeit nur DM 248,—!
Elektron. Anlagen
1 Berlin 47, Marg. Ring 100
Tel. 0 30/6 63 36 34

Ford

Ford Mustang Cabriolet, Bj. 69/70, 202 PS, TÜV 76, mit Zubehör zu verkaufen, VB DM 5000.—. Tel. 0 72 31/ 4 47 83. 63 292

Suche 4–5 BBS-Felgen 8" für Escort RS mit oder ohne Bereifung. A. Schmidt, 3201 Hildesheim-Sorsum, Hauptstr. 34. 63 282

Capri 2,6 RS injection, 150 PS, 3.73, TÜV 4.77, 49 000 km, gelb, Sportsitze, Leichtmetallfelgen, Lederlenkrad, u.a.m., Preisvorstellung DM 10 000.—, Heinz-Walter Pfeiffer, 1) 43 Essen 1, Bockmühlenweg 42, Tel. 02 01 / 62 45 36; 2) 8 München 81, Cosimastr. 60, FHSH 2. 63 283

Extravagant!
Verk. w. Studium scheckheftgepf. Garagenw. Capri RS, 1. H.; 10.73; 43 000; Zweischichtlack (silbermet.-rot); dez. Kotflügelverbr.; Schubstr.; 7" BBS; Heckspoil.; je 1 Satz 235er, 185er, 165er (Haftreifen auf Felge, fast neu); Unterb.; Hohlraumk.; Frankfurt; Beta 3; 2 x Philipps; Olthermo.; Intervall; Ascherbeleucht.; teppichbez. Heckabl.; Sportfilter; elektr. Kühlerventilator; Transistorzündung; Achtung! Um den letzten zu überzeugen, eine kostenlose Inspektion im Beisein des Käufers. 100% o.k. und keine Veranstg. 13 500.— oder Höchstg. Tel. 0 47 91 / 44 47 bei Bremen. 63 284

Ford Barankauf 06 11 / 28 51 44
63 745 H

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 63 762 H

Ford Mach 1, Sportausführung, 5,7 l, Bj. 1971, div. Extras, 75 000 km, unfallfrei, aus erster Hand, gegen bar aus Altersgründen zu verkaufen. Anfragen unter Chiffre A 12/63 590

Ford-Autohome, Bj. 1972, 9000 km, TÜV 76, Gasdruckstoßdämpfer, Spez.-Tank, Zus.-Wandschränke, Elektroheizung, Klimaanlage (220 V u. 12 V), Vorzelt usw. Neupreis ca. 38 000.— DM, jetzt 24 500.— DM, zu verk. Tel. 09 61/3 24 47. 63 654

Ford Mustang Fastbak, Bj. 67, 144 PS, TÜV 76, VB DM 3500.— (evtl. Finanzierung und Inzahlungnahme). Tel. 0 72 31/4 47 83. 63 293

Mustang Mach I, 1971, 270 PS, 25 000 Meilen. Tel. 00 31 - 45 - 25 10 20. 63 859

Escort 2.0 RS, sw. gld., 6.74, 20 000 km, Pr. 9600.— DM. Tel. n. 20 Uhr 06 21 / 3 37 48. 63 288

Für Escort Gruppe 1 z. verk.: kpl. Fahrw. Bilstein Gold m. verst. Federn, Brems., Achse 4.44 m. Sperre 700.— DM, Motor, 1297 ccm, m. Getriebe 750.— DM. Port, Tel. 0 61 96 / 4 27 92. 63 277

Taunus GXL, 2,3 l, Turbo, 180 PS, Mod. 72, geg. Gebot. Tel. 07 11 / 76 15 89. 63 275

Ford Mustang Mach 1, 144 PS, 4,9 Ltr., 1. Hand, 1. Zul. 10.72, Autom., 37 000 km, Servol., Colorvergl., Stereotonb., Magn.-Felgen, neu bereift, TÜV 5.77, VB 9600.— DM. Tel. 0 73 09/ 25 55. 63 512

Ford Mustang T 5, Bj. 65, 177 PS, TÜV 76, f. Bastler oder z. Ausschlachten, Preis VB. Tel. 0 72 31/4 47 83. 63 294

Geländewagen

AN- UND VERKAUF
von gebrauchten
Gelände-Allrad-Fahrzeugen
Werksvertretung und Verkauf
LAND-ROVER RANGE-ROVER
MAIER
7602 OBERKIRCH
Renchener Str. 11, Tel. 07802/2421

Geländefahrzeuge aller Art
Land- und Range-Rover, Jeep, DKW, Haflinger, Toyota, Aro, VW 181, Unimog neu u. gebraucht, zu verkaufen od. zu tauschen, ca. 20 Fahrzeuge zur Auswahl. Land- und Range-Rover-Ersatzteillager. Schneepfluganbauten u. Zusatzgeräte.
TONI WAGNER, vorm. Sepp Heimerl
Land- und Range-Rover-Vertragswerkstätte
7891 Weilheim-Bannholz
an der B 500, Telefon 0 77 55 / 3 63 oder 4 04

Suche Landrover Diesel, Willy's Jeep mit Diesel oder defektem Motor (Benzin), Tel. 0 46 51 / 4 15 54 / 4 25 11. 63 297

Borgward-Kübelwagen, Bestzust., DM 3500.—. Tel. 07 11 / 37 32 23. 63 723

DKW-Munga, Ersatzteile günstig von Privat. Tel. 07 11/68 27 26. 63 833

Suche Dodge WC 52, WC 63, Original- und Bestzustand. Sowie Ford GPA (US-Schwimm-Jeep), VW 166 und Demag D-7. F. Sassel, Echternach/Luxemburg, 31. Rue de la Chapelle. 63 864

Unimog-Sanka, zgl. a. Pkw, TÜV 8.76, 40 000 km, div. Zubehör, Camping-Ausb., VB 8000.—. Tel. 06 51/7 56 03. 63 326

Safari-Wagen. Für Sahara-Durchquerung kompl. ausgerüsteter Geländewagen, Borgward, 82 PS, TÜV 4.76, zu verk. Pfaff, 7311 Unterlenningen, Kirchh. Str. 20. 63 296

Jagdhaflinger, neu, DM 15 300, zu verkaufen. Tel. 0 80 22/31 40. 63 295

Glas

Verk. 1300 GT mit Motorschd., TÜV 5.76, Tel. 0 56 51 / 2 12 80. 63 298

GLAS 3000 Coupé, mit 1800 BMW-Maschine (TÜV-abgenommen) an Liebhaber gegen Höchstgebot (Maschine 30 000 km gel.) Mindestgebot 5000.— DM, R. Deecken, 29 Oldenburg/i.O., Thornerstr. 1. 63 299

Glas 1700 GT Cabrio, 75 PS angem. techn. einwandfrei. VB 3700.— DM, Tel. 4 D'dorf 33 72 06. 63 300

Verk. Glas 3000, Typ 77, Anhängerkuppl. + 7-Zoll Alu-Felgen, TÜV-eingetr. Holder, Tel. 07 11/8 11 82 74, v. 8–16 Uhr. 63 264

Honda

HONDA AUTO
3 hannover
wunstorfer str. 97
telefon 4588265

Suche f. S 800 C, v. u. h. Stoßst. u. Kühlergrill mit Blinkl. u. Res.-radkasten, A. Batz, 807 Ingolstadt, Wertinger Str. 6. 63 301

Getr. f. S 800 zu verk. 200.— DM, Tel. 0 51 42 / 7 58. 63 302

Indra

INDRA Coupé 2+2, neu: DM 23 000.— + MwSt.. Ford-Cobra 7 l, 400 PS, weiß lackiert, innen blauer Stoff + schwarz **inklusive:** Servolenkung + 4 luftgek. Servo-Scheibenbr. + Aircond. + el. Fenster, werkseingef., Lieferung ab Florenz. Chiffre A 12/63 855 H

Intermeccanica

Indra Cabriolet, Bj. 73, V8 Automatik, 27 000 km, Aircondition, DAT-Schätzpreis 21 400.—, evtl. Pkw in Zahlung. Tel. 07 11 / 73 26 69. 63 303

Iso

ISO-LELE, 9.73, 29 000 km, Bestzust., nur DM 23 500.— VB oder Tausch gegen Range-Rover. Tel. 0 21 51/6 43 10. 63 617

Iso-Grifo, 5,4 l-Motor, neue Kupplung u. Reifen, grün-met., Zustand sehr gut, DM 9900.—. Tel. 0 54 29 / 12 82 oder 0 54 24 / 49 36. 63 305

ISO-Lele, Modell 72, grün-met., viele Extras, DM 17 000.—. Tel. 0 61 43/ 2 35 36. 63 307

ISO Grifo, Air-Cond., Bj. 71, 2 Jahre TÜV, guter Zust., VB DM 15 000.—, Eintausch mögl. Tel. 02 41/50 36 87. 62 261

ISO-LELE-Sport, 11.74, 11 000 km, Bestzustand, a. Zubeh., einschl. Klima. DM 29 500.— VB. SLC-Eintausch. Tel. 0 21 51/6 43 10. 63 618

Jaguar

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 6 L — XJ 12 L — XJ 12 Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

SÄMTLICHE JAGUARMODELLE, Ers.-Teile, Instandsetzung. T. 04 21/55 03 43. 63 792 H

Jaguar E-V 12 Coupé 2+2, 8.72, Klimaanl., Automatik, silbergrau, viel Zubehör, 22 300.— DM inkl. MwSt. Tel. 05 31 / 84 19 13. 63 517

Jaguar 3,8 I MK 2, TÜV 77, techn. u. opt. 1a Zustand, zu verk. Tel. 0 72 24/ 15 09. 63 519

Jaguar E Cabrio, Hardtop, Bj. 65, billig abzugeben. Tel. 07 91 / 31 28 gew. 63 619

Jaguar MK 10, 4,2 Ltr., 225 PS, erstkl. gepflegt, Lederpolster, Radio, elektr. Fensterheber, günstig zu verkaufen. Wilhelm Debring jun., Vertreter der Daimler-Benz AG, 2848 Vechta, Oyther Str. 6, Tel. 1 22 12. 63 650

Jaguar XJ 6, 4,2 Ltr., Bj. 73, Autom., alle Extras, neue Maschine, 6000 km Garantie, Bestzustand, DM 19 000.—. Rech, Tel. 02 21 / 79 56 39. 63 665

Jaguar 3,4 S, Bj. 67, ca. 80 000 km, blau-metallic, Overdrive, sehr guter Zustand, DM 6500.— VB. Tel. 07 11 / 64 17 97 tagsüber, 64 99 39 ab 19 Uhr. 63 166

Jaguar An- u. Verkauf, gebr. Ers.-Teile, Motoren, Service. Tel. 04 21 / 55 03 43. 63 793 H

Suche Jag. XJ 6, Bj. 74, w. Km, Knp.-Schal. Gotthalmseder, 8 M 40, Winzererstr. 182. 63 724

●● **Jaguar Bar-Ankauf** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
63 756 H

Jaguar MK 2 autom., 62, TÜV 10.75, u. dazu passend 2 Motoren m. Getriebe, zahlr. neue Rahmen-Ersatzteile, Speichenräder, u. Gebrauchtteile, Achsen etc. Zusammen f. DM 6000.— zu verk. Tel. 0 41 01/6 55 69. 63 309

XJ 12 nur 39 900,— FI-Rate 47 x 990,— sofort XJ Coupé: FINK MA 06 21/40 80 85

MK 2 3,8, dunk.blau, Speichenräder, Radio, TÜV 12.76, für DM 5000.—. Nur samst. ab 15 Uhr u. sonntags. D. Kurschat, 3111 Eimke, Nr. 37. 63 310

MK 10, Bj. 63, zu verk. K. Kleintz, 5521 Röhl, Neustr. 19. 63 311

420 Saloon, Bj. 67, m. Daimler 3,8 Ltr.-Maschine, erstklassiger Zustand, f. DM 7800.— v. Priv. z. verk. Tel. 06 11 / 34 18 60. 63 312

Jaguar E-Typ 2+2, Bj. Ende 69, gepflegt, für ca. 10 500.— DM zu verk. Nehme evtl. unfallbeschädigten Exoten oder Mercedes-Cabriolet in Zahlung. R. Reich, 7464 Schömberg, Rosenstr. 8. 63 314

Tausche BMW R 90/6, noch nicht zugelassen, 700 km, gegen XJ 6-4,2 Autom. o. E-Typ 6 Zylinder 4,2. Tel. 0 63 73 / 2 58. 63 316

DUNLOP ER 70 VR 15 DM 190,—
Telefon 0 27 22 / 74 62 oder 75 42

MK 2, 3,4 Ltr., Bj. 64, Overdrive, mit Ersatzteilen (Motor u. Getriebe), DM 5000.—. Tel. 0 62 41 / 8 78 23. 63 318

Verkaufe Jaguar E Roadster, Bj. 70, 45 000 km gelaufen, für DM 6000.— überholt, techn. u. opt. in erstklassigem Zustand, für DM 11 500.— VB oder Tausche gegen Mercedes Diesel. Tel. 0 21 31 / 5 29 81 od. 5 27 77. 63 515

Heute bereits Rarität: Jaguar EV 12 Cabrio, fabrikneu, weit unter Listenpreis, nur ernsthafte Angebote unter Chiffre A 12/63 834

THE JAGUAR MK II ENTHUSIAST'S. Ich bitte um freundliche Geschriften zwecks Clubgründung. Hans Glaser, 78 Freiburg, Mozartstr. 72, Tel. 07 61/ 2 44 08 oder 3 30 41. 63 669

MK II, 4 Speichenr., Vord.- u. Hi.-Achse, Zyl.-Kopf, Autom., Servol. Tel. 02 11/46 41 93 nach 18 Uhr. 63 666

Jaguar EV 12 Cabrio, rot, ca. 35 000 km Gesamtlaufzeit, Motor ca. 2000 km, sehr gepflegt, sofort abzugeben. Autopark Moers, Tel. 0 28 41/2 24 24. 63 621

Jaguar XJ 12 L, Automatic, 6400 km, 6 Mt. alt, 1. Hand, alle Extras, Neupr. ca. 50 000.— DM, für 35 000.— DM zu verk. Tel. 07 11/60 50 85 od. 64 45 31. 63 518

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

Suche Jaguar E, ält. Modelle, bis DM 4000.—. Tel. 07 61/55 16 84 ab 19 Uhr. 63 315

Jaguar XJ 6, 4,2 l, Bj. 69, 86 000 km, ascot-braun, Lederp., geg. Höchstgeb. zu verk. Tel. 02 11/23 10 31. 63 313

V 12 Cabrio, fabrikneu, NP 38 000.— DM, jetzt für 27 500.— DM zu verk. Inzahlungn. mögl. Tel. 08 71/7 34 45 od. 0 87 05/4 06. 63 308

V 12-Mot. neu, kpl. einbaufertig, VB 5000.— DM. Tel. 02 11/46 41 93, nach 18 Uhr. 63 667

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49. H

420 G, schwarz, hell, Lederaussattung, el. Fensterh., Automat, ca. 27 000 km, n. Mot.-Überh., Drittwagen, wegen Platzmangel abzugeb. VB 8000.— DM. Chiffre A 12/63 563

JAGUAR E, 4,2 l, Cabrio, 72, 55 000 km, rot, unfallfrei, 2 Jahre TÜV, Bestzustand, DM 12 500.—. Tel. 0 61 21/ 30 03 29. 63 516

Jaguar XY 12 L, grün, 10 000 km, Bj. 1.75, v. Extras, VB DM 36 000.—. Tel. 0 61 84/78 61. 63 620

Jaguar-Motor, 12 Zyl., 4000 km gel., m. autom. Getr. usw. 4200.— DM, oder suche XJ 12 oder E m. Motorschaden. Tel. 0 21 51/6 43 10. 63 616

Jaguar MK II, 3,8 Ltr., Speichenr., SSD, Klimaanl., Radio, weiß, Leder schwarz, grün get. Scheib., unfallfr., neuw., VB 14 000.— DM. Tel. 0 21 01/ 6 49 01. 63 668

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Jeep

Munga - Ersatzteile

Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, Greifzüge und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.

Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11 / 42 10 21-25

Willy's M 38 A 1, DM 5400.—. Tel. 06 11 / 44 51 39. 63 520

Orig. Jeep Willy's, Bj. 46, 100% restauriert, TÜV neu, DM 8500.—. Tel. 07 61/3 30 41. 63 670

Jensen

Alleinimporteur: GHS-MOTORS Hamburg 20
Lokstedter Weg 11, T. 47 65 96, Telex: 02-13 736

Kart's

Renn-Kart, Mach 1, Komet 5 Kanal, Top-Zustand, DM 1800.—. Tel. 07 11/ 71 41 28. 63 319

Lamborghini

Lamborghini-Vertretung
Unfallinstandsetzung
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 66 38 18

Neuwertiger Lamborghini Espada, Bj. 1973, metallic-Silber, 30 000 km gegen Gebot, Pkw-Eintausch möglich. Tel. 0 21 33 / 5 51 01. 63 323

63 794

Lamborghini Espada, Bj. 70, 48 000 km, TÜV 11.76, spez. met.-blau, Leder, Aircondition, Radio, VB 25 000.— DM inkl. MwSt. Tel. 0 61 94 / 6 40 64, Mo.-Fr. 8—17 Uhr. 63 806

Lamborghini 400 GT, Bj. 67/68, 55 000 km, blau-met., VB 11 000.— DM (evtl. Inzahlungnahme). Tel. 0 77 73 / 56 62. 63 320

Miura S, Bj. 71, Motor neu, opt. Zustand, VB 30 000.— DM. Tel. 06 11 / 46 37 67 od. 07 91/31 28. 63 321

Miura S (7.71), trotz des oft strapazierten Ausdrucks: **„wirklich neuwertiger Zustand",** 12 Zyl., 360 PS/260 km/h, getönte Scheiben, Stereoanl., Schwarz-Gold-Lackierung, 55 000 km, Maschine bei 52 000 km überholt, von Autonarr gepflegt, alle Belege. Tel. 02 11/ 32 72 56, abends 71 59 31. 63 671

Miura S 68, original, 12 000 km, verkauft Tel. 0 21 51 / 30 03 33. 63 322

Lamborghini „Islera", Bj. 70, ATM 3000 km, 1a Zustand, TÜV 77, gegen Höchstgebot, nicht unter 15 000.— DM abzugeben. Angeb. unt. Chiffre A 12/63 591

Espada, original 23 000 km, Motor 0 km, TÜV 77, Bestzustand, z. verk. Inzahlungnahme mögl. Tel. 08 21/ 48 80 24. 63 651

Lancia

Lancia Fulvia Coupé 1,3 S, Bj. 73, 30 000 km, TÜV 3.77, VB 7500.— DM. Tel. 06 61 / 6 78 68. 63 325

Lancia Coupé Rallye 1600 HF, gepfl. Zweitwagen, orange/schwarz, TÜV 77, neu bereift, Radio, viele Extras, seit Revison 0 km, vom Erstbes., dazu 1 Lancia Coupé 1300 HF Rallye, fahrbereit, zum Ausschlachten. Tel. 0 61 31/8 73 83. 63 847

Lincoln

Continental 63, Kennedy-Classic, Leder-mahagoni-Ausstatt., kompl. elektr. ausgerüstet; Klimaanlage, top-gepflegt, gegen Höchstgebot an Tel. 0 89 / 64 47 50. 63 328

Lotus

LOTUS

EUROPA-ELAN + 2-ELITE

Händler und Service-Nachweis:
LOTUS GERMANY, 8 München 70,
Albert-Roßhaupter-Straße 104,
Tel. 0 89 / 7 60 36 00.

Ständig Vorführwagen, wenig km, zu best. Kondit. Finanzierung — Inzahlungnahme. Tägl. Teile-Expreßvers.

Europa S 2, Bj. 70, TÜV 4/76, sparsamer R 16-Mot., Alu-Felg. u. Bereifung. neuw., gut. Zust. da Zweitwag. Tel. 0 82 21 / 38 49 (nach 19 Uhr). 63 560

LOTUS Europa, Bj. 70, mit Renault TS-Maschine, DM 7500.—. Tel. 0 40/ 36 75 63. 63 532

LOTUS EUROPA SPECIAL, Bj. 10.73, gar. 11 000 km, TÜV 2.77, alle Extras, VB 16 500.—. Inz.nahme möglich. Tel. 02 41 / 3 57 98. 63 331

Lotus Ruhrgebiet
Lotus Elite, Vorführwagen m. Nachl., Finanzier., Inzahlungnahme. 58 Hagen-Hohenlimburg, Elseyerstr. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Lotus-Europa S 2, Bj. 70, AT-Motor, 30 000 km, TÜV 77, div. Extras, Bestzustand, zu verkaufen. Tel. 0 75 32/ 91 14. 63 330

Lotus Europa S 2, Bj. 71, 23 000 km, elek. Fensterh., VB DM 8 800.— od. Tausch, Tel. 0 55 51 / 5 12 24. 63 332

Tausche, unfallfreien Mercedes 200 D, weiß, Bj. 70, TÜV 76, gegen Lotus Europa 2 S ab Bj. 71, od. +2 S 130 ab Bj. 70, Tel. 0 21 61 / 2 40 33 od. 3 36 12. 63 336

Lotus Europa S 2, 78 PS, TÜV 4.76, 5400.— DM, zu verk. Tel. 0 89/46 74 62. 63 329

Super Seven S 3, Spitzenmodell, blau-kristall, 130 PS, v. 6,5, h. 10 J Felgen, VB 20 000.— DM. Tel. nach 18 Uhr 0 21 50 / 16 82. 63 333

Lotus Super Seven S 3, Bj. 70, TÜV neu, Rechtslenker, Alu-Felgen, umständehalber zu verkaufen, evtl. Pkw Inzahlungnahme. Rolf Kirsten, 875 Aschaffenburg, Uhlandstr. 33, Tel. 0 60 21 / 4 19 36. 63 334

Hardtop Lotus Elan S 1, neu, zu verk. Tel. ab 18 Uhr 0 89 / 2 60 83 81. 63 335

Seven S 4, TÜV 4.77, 105 PS, 0—100 km 7,0 Sek., 1a, div. sinnv. Extras, VB 11 200.— DM. Tel. 0 52 06 / 32 16. 63 673

Seven S 3, EZ 7.69, TÜV 77, 95 PS, techn. u. opt. wie neu. Tel. 05 21 / 44 18 59. 63 672

auto motor sport

Vergleichstest

Der auto motor und sport-Vergleichstest sagt Ihnen, ob Sie sich für den richtigen Wagen entschieden haben, oder ob ein anderer Ihren Ansprüchen mehr gerecht wird. auto motor und sport hat zahlreiche Wagentypen im Vergleichstest geprüft. Sicher ist auch „Ihr" Wagen dabei. Am besten, Sie bestellen sich gleich das entsprechende Heft. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht.

Die Testberichte sind nach Erscheinungsterminen aufgeführt

Alfa Romeo Giulia Super/BMW 2002	16/70
Ford Taunus — Opel Ascona	5/71
VW K 70 L — Opel Rekord 1900 L	9/71
Alfa Romeo 1300 Spider — Fiat 124 Sport Spider — Matra 530 LX — VW Porsche 914/4	18/71
Ford Consul 2000 — Opel Rekord 1900	10/72
BMW 2500 — Ford Granada GXL — Mercedes 230 — Opel Commodore GS	(1. Teil) 14/72 (2. Teil) 15/72
Chrysler 180 — Fiat 132 — Fiat Special 1800 — Ford Consul L 2000 — Opel Rekord 1900 L — VW K 70 L — VW 412 LE	26/72
Alfasud — Audi 80 L — Citroen GS 1220 — Opel Ascona 12 — Renault 12 TL	(1. Teil) 3/73 (2. Teil) 4/73
Automatik-Vergleichstest: Alfa Romeo Alfetta/BMW 520 i	8/73
Kleinwagen-Vergleichstest: Autobianchi A 112, Datsun Cherry 100 A, Fiat 127, Mini 1000, Peugeot 104, Renault 5 TL	(1. Teil) 12/73 (2. Teil) 13/73
Audi 100 GL — BMW 520 i — Mercedes 230/4 — Peugeot 504 TI — Volvo 144 E	(1. Teil) 26/73 (2. Teil) 1/74
Fiat 128 rally — Opel Kadett 1200 S — Peugeot 304 GL — Renault 12 TS — VW Passat L	(1. Teil) 8/74 (2. Teil) 9/74
Sportliche Mittelklasse-Coupés: Ford Capri II GT — Opel Manta SR — VW Scirocco	17/74
VW Käfer — VW Golf	21/74
Untere Mittelklasse: Alfasud — Fiat 128 Special — Citroen GS — Simca 1100 Special — Opel Kadett	(1. Teil) 26/74 (2. Teil) 1/75
Audi 50 LS — Autobianchi A 112 E — Fiat 127 S — Peugeot 104 C — Renault 5 TL	(1. Teil) 8/75 (2. Teil) 9/75

Alle Hefte auto motor und sport bis Ausgabe 20/72 DM 1,80, ab Heft 21/72 DM 2,—, ab 20/74 DM 2,50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein

MOTOR – PRESSE – STUTTGART
7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Liefern Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr.

○ Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 4892-701 überwiesen.

○ Liegt als Scheck bei

Gewünschtes bitte ankreuzen!

Vor und Zuname

Postleitzahl und Ort

Straße und Nr. ams 12

Maserati

Ghibli SS Cabrio mit sämtl. Zubeh. Finanz. bzw. Inzahlgn. mögl., Tel. 07 11 / 76 14 97 od. 23 29 08. 63 622

Ghibli, 5 Ltr., 31 000 km, Klima-Anlage, Colorglas, guter Zustand, DM 18 500.—, Tel. 02 11 / 78 97 19. 63 706 H

MASERATI GHIBLI 5000 SS, Bj. 70, TÜV 5.77, goldmetallic, Klimaanlage, Lederpolsterung, Drittwagen, neu bereift, 1a Zustand, zu verkaufen. Tel. 0 89/26 74 04. 63 831

Matra

Matra M 530 XL, Bj. 6.71, 63 000 km, für 5000.— DM zu verk. Tel. 0 21 22 / 1 79 76 (abends). 63 337

Matra-Bagheera, Mod. 75, gelb, 17 000 km, DM 9950.—. Tel, 07 91 / 31 28 gew. 63 623

Matra 530 XL, Bj. 11.71, silb.-metl., unfallfrei, TÜV 4.77, 100 000 km, preisgünstig zu verk. oder DM 4800.—. Tel. 0 72 45 / 54 13. 63 339

Mercedes

Auto-Zierhufeisen DBGM., mit Ihren Initialen, 11 x 11 cm

Prospekte durch F. M. Reinhardt, 7 Stuttgart 1, Verdistr. 59, Tel. (07 11) 69 35 64

Suche 170 DA oder DS. Unter Chiffre A 12/63 594

Mercedes 220 SE b Cabriolet, 1a Zustand, optisch wie 280, rot, 185/14-Bereifung, TÜV 5.77, VB 5800.— DM. Tel. 05 31 / 84 31 99. 63 694

Mercedes 280 SE 3,5 l Coupé, goldmetall., Stereo-Radio, el. SSD, Knüppelschaltung, Servolenk., Alu-Felgen, neu bereift, Bj. 71, TÜV 8.76, 13 500.— DM, evtl. Pkw in Zahlung. Tel. 07 11 / 29 13 24 oder 0 72 31 / 4 09 01. 63 763

280 SL, Bauj. 68, 2 Dächer, Autom. u. Radio, 13 000.— DM. T. 0 52 44 / 82 69. 63 340

350 SLC, 60 000 km, Sonderlackierung, Velourspolsterung, Klimaanlage, Stereo-Radio-Tonband, Leichtmetallräder, Automatik, Zentralverriegelung, getöntes Glas, Neupreis 59 000.— DM, f. 33 000.— DM. T. nach 18 Uhr 0 57 07 / 3 04. 63 675

Verkaufe Vertrag 200 D, Lieferz. Juni. Tel. 0 73 71 / 73 84. 63 341

190 SL, 1a Zustand, 61, geg. Gebot. Tel. 02 21 / 81 11 02. 63 343

220 SE b Coupé, Bj. 65, weiß, Lederpolster, SSD, Servolenk., Motor gen.-überholt, TÜV, 1. Hand, 2500.— DM. Tel. 0 64 62 / 13 82. 63 344

300 d, 57, DM 7900.—. 07 11 / 58 64 05. 63 345

Gesucht: Mercedes 240 D 3.0 Jahreswagen. Angeb. mit Preis unt. Chiffre A 12/63 347

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

280 SE, neues Mod., Bj. 73, Bestzust., 55 000 km, Automatik u. viele Extras, ikonengold-met., i. Juni geg. Höchstangebot zu verkaufen. Zuschr. unter Chiffre A 12/63 349

Liebhaberfahrzeug: 220 SE b Coupé, Bauj. 66, erstkl. Zustand, met.-blau, blaue Lederp., SSD, Radio, Servol., Knüppelschalt., TÜV 8.76, Extras: US-RADAR-Warngerät sowie 2 m-Amateur-Sprechfunkgerät, VB 7200.— DM. Tel. 0 24 03 / 48 23 ab 16 Uhr. 63 350

MERCEDES-MOTOREN

Pkw		Lkw	
200 D	1900,—	206 D	2200,—
200 D/8	2050,—	406 D	2200,—
220 D/8	2200,—	608 D	2500,—
230 /8	2150,—	808 D	4100,—
250 SE	3100,—	Preise	
280 SE	3350,—	inkl. MwSt.	

1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages
Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77

4 Fuchs LM-Felgen, 6½ Zoll, zu verkaufen. Tel. 0 89 / 37 05 59 bis 11 od. ab 15 Uhr. 63 352

Mercedes 170 Diesel, Motor überholt, fahrbereit, TÜV, neu bereift, für DM 4000.— zu verkaufen. Meckmann, 7601 Ohlsbach, Dorfstr. 74. 63 353

Suche privat neuwertigen Unfall-Mercedes-Pkw gegen bar. Tel. 0 23 27 / 5 74 59. 63 354

Alle Mercedes kaufbar
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
63 766 H

Neuer 280 SL, 2.75, wenig km, zu verkaufen, VB 35 000.—. Zuschriften unter Chiffre A 12/63 565

Sehr gepflegten DB 230 SL, Bauj. 66. Tel. 0 79 40 / 34 31, Whg. 31 40. 63 624

220 SE Coupé, 65, Autom., 5900.—. AUTO-HANNS, HN, 0 71 31 / 5 21 35. 63 625

Gelegenheit: Merced. 220 SE, Cabrio, Autom., blau-met., Bj. 65, Radio, Halog., Anh.-Kuppl. u. neues Getr., für 8000.— (VB) zu verk. T. 0 27 23 /34 08. 63 676

Mercedes 600, schwarz, generalüberholt, lt. vorhandenen Rechnungen, gegen Gebot zu verkaufen. Zuschriften unt. Chiffre A 12/63 592

Suche Hardtop für 350 SL. Tel. 0 89 / 14 54 65. 63 677

300 SE Automatik, dunkelblau, TÜV 8.76, Masch. 30 000 km gel., Fahrzeug in Bestzustand, mit vielen Extras, für 5000.— DM zu verkaufen oder Tausch geg. guten 190 SL. Tel. 0 52 83 / 7 29. 63 368

Suche 220 D-8- oder 240 D-8-Motor bis 40 000 km. Tel. 0 55 71 / 76 26. 63 370

Suche für 230 SL: 2 kompl. Sitze und Notsitz, mögl. schwarz; **für 250 SL,** Bj. 4.67: 5-Gang-Getriebe kompl. mit Kardan. Tel. 07 41 / 4 11 36 nach 17.30 h. 63 371

Kaufe Ihren Mercedes bar!
Alle 200 und 220/8 Diesel und Benziner, alle 250/280, 350 S und SE, SL und SLC
Auto-Börner, 7 Stuttgart-Bad Cannstatt, Schmidener Str. 50, Tel. 07 11 / 56 07 03

230 SL, guter Zust., TÜV 3.76, 5500.—, zu verk. Tel. 0 23 72 / 87 70 nach 18 h. 63 521

Mercedes 220 SE Coupé, grün-met., 300er-Aufmachung, Motor 250 SE, 56 000 km, TÜV 2.77, neu lackiert, absoluter Bestzust. Tel. 0 40 / 7 02 44 68. 63 522

280 SL, Bj. 70, 80 000 km, viele Extr., geg. Gebot zu verk. T. 0 82 65 / 2 63. 63 523

250 SE Cabrio, Autom., Bestzust., DM 9500.—. Tel. 0 23 31 / 8 51 20. 63 367

300 C Adenauer, Bj. 1957, eh. Diplomatenfahrzeug, Automatik, Zweifarblack, Stereo, rot-Leder, VB 16 000.—. Tel. 07 21 / 55 59 08 oder 89 10 55. 63 524

Mercedes Cabrio, 3,5 l-Aufmachung (Flachkühler), 280 S-Motor, 30 000 km, 4 Scheibenbremsen, Alu-Felg., Knüppelschaltung, Stereoanl., neues Verdeck, VHB 9300.— DM. Tel. 02 11 / 33 27 48 — 28 23 54. 63 525

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

250 S, Mod. 68, TÜV 76, rot, schwarze Lederausstattung, AT-Motor, optisch u. technisch einwandfrei, DM 4500.—. Tel. 0 29 35 / 19 96. 63 355

Einmalig schönes 280 SE Coupé, Bj. 70, mit allen erdenklichen Extras, für 15 000.— DM zu verkaufen. Näheres Tel. 0 63 31 / 56 54. 63 358

450 SE, rot-metallic, Bj. 73, ca. 45 000 km, alles erdenkliche Zubehör, ganz excellenter Zustand, verk. zum Festpreis von 30 000.— DM + MwSt. Tel. 07 11 / 46 53 27. 63 360

Liebhaberfahrzeug: Verkaufe 220 SE Coupé, neu überholt, AT-Motor, Bj. 59, m. franz. Kennz., 1a Zust., preisgünstig. Patrick Hilsz, 7290 Freudenstadt, Ludwig-Jan-Str. 29. 63 361

Suche Motor oder kompl. Motorblock für MB 300, Bj. 56. Tel. 0 52 25 / 27 18. 63 363

190 SL, Bj. 62, TÜV 9.76, Bestzust., 2 Dächer, 3-Punkt-Gurte, Goslar CR, Stereo, VB 7200.— DM. Tel. 0 23 31 / 1 33 58, nach 19 Uhr: 0 21 25 / 55 55. 63 364

230 SL, rot, beide Dächer, Automatic, Servolenkg., von Kfz-Meister gefahr., DM 8200.—. Tel. 0 53 41 / 2 62 56 ab 19 Uhr. 63 365

Suche Mercedes 170 S/V od. DS zum Restaurieren. Zuschr. mit Bild, Preis oder genauer Beschreibg. K. Persau, 8391 Rettenbach 63, Post Preying. 63 366

DAIMLER sucht dringend gegen bar Tel. 07 11 / 23 29 08. H

280 SE Coupé 3,5, 5.70, grünmet., Colorglas, Autom., Servol., Lederp., elektr. Fenster u. Schiebedach, LM-Felgen etc., Tel. 0 29 41 / 1 00 26. 63 348

190 SL, Bj. 56, TÜV 76, ATM, 40 000 km, ATG 30 000 km, Lack neu, schwarz + Dach rot, rote Leder-Ausstatt., techn. + opt. einwandfrei, wegen Familienzuwachs nur an Liebhaber für 13 000.— VB zu verk. Tel. 0 61 08 / 6 62 16. 63 674

GOODYEAR-REIFEN

G 800 Grand Prix		White Letter	
185/70 HR 13 WL	91,—	195/70 HR 14 WL	139,—
185/70 HR 13	97,—	205/70 VR 14 WL	174,—
185/70 VR 13 WL	132,—	215/70 VR 14 WL	199,—
185/70 HR 14 WL	118,—	185/70 VR 15 WL	159,—

WL = mit weißer Reliefschrift

einschließl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Ihle,** Reifenhandel KG, **757 Baden-Oos,** Tel. 0 72 21 / 6 16 36

300 D Limous., schwarz, Servol., Autom., Velours, aus 2. Hd., seit 1970 für ca. 25 000.—, sämtliche Aggregate und Außen-Blechteile erneuert. Original BB-Atm. 30 000 km, Reifen 0 km. Mit neuem TÜV, DM 16 000.—. Reinhard Stolz, 1 Berlin 22, Elsa-Brandström-Weg 12. 63 369

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.
MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/tii/2500/3.0 CSi
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM
Bär & Co. oHG, 464 Wattenscheid, Bochumer Str. 113, Tel. 0 23 27 / 8 99 09 / 8 47 47

Bildschönes Mercedes 280 SE Coupé, Baujahr 1971, metallic-silber, Ersthand, Colorscheiben, Schiebedach, und vieles mehr DM 13 650.—, Tel. 0 21 33 / 5 51 01. 63 324

190 SL, Bj. 59, TÜV 6.76, ATM 10 000 km, ATV, neues Verdeck, Preis VB., Tel. 02 11 / 57 86 35. 63 382

Merc. Barankauf 06 11 / 28 51 44 63 744 H

350 SL, wie neu, Bj. 12.72, da als Zweitwagen gefahren garantiert 17 000 km. Radio, Magnetophon Stereo-Anlage, neu bereift, für DM 26 500.— + MwSt. zu verkaufen. Anderfarbiges Hardtop kann für DM 1 500.— besorgt werden. Tel. 0 21 51 / 2 14 63. 63 356

Baraufkäufer sucht sofort: Sämtl. Pkw-Modelle u. Sportwagen. Tel.: 07 11 / 7 15 79 90. 63 778 H

190 SL, Bj. 3.61, TÜV 12.76, 2. Stoffdach, 1 Hardtop Fzg. in Bestzust., Tel. 07 31 / 7 76 80 oder 7 61 60. 63 351

Verkaufe 350 SE, Bj. 73, 84 000 km, Automatik, Klimaanlage u. viele Extras, NP 41 000.— DM, VP 23 700.— inkl. MwSt. Tel. 02 77 02 / 2 83. 63 727

AUTO-BAR-ANKAUF
Alle guten PKW u. Sportwagen, in- und ausländische, auch neuwertige sowie Jahreswagen kauft 100% bar. Tel. 0 89 / 17 37 56 u. 17 21 33. 63 749 H

Verschiedene Teile für Mercedes 170 Va dringend gesucht. Tel. 07 11 / 54 30 54. 63 346

Liebhaberfz.: 300 SE Cabrio, Bj. 63, Motor u. Autom. Getr. 50 000 km zu verk. od. zu tauschen gegen 230 — 280 SL. VHB 9000.— DM. Tel. 0 97 21/ 4 19 44 od. 9 00 18 Bär. 63 342

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

Gelegenheit! Tausche echten Perserteppich (Täbriz) ca. 80 J. alt, ca. 11 qm, sehr selten, schönes Stück, im Wert von DM 25 000.—, gegen Mercedes 280 SE, 350 SE od. SL, C ab Bj. 73. Evtl. auch Barverkauf. Tel. 02 21 / 21 73 86. 63 729

350 SLC, Automatik etc., Bj. 72, verk. Tel. 02 11 / 78 97 19. 63 708 H

300 SEL 6,3, Bj. 70, schwarze Velourspolster, Schiebedach, Telefon, hervorragend gepflegter Garagenwagen, DM 9000.— inkl. MwSt. Tel. 04 20 18/ 88 85. 63 828

350 SL, Bj. 4.71
Orig. 60 000 km, rot-met., Autom., Servol., Radio, Stereo-Anl., beide Dächer, Alu-Felg., TÜV 77, in absol. neuw. Zust. v. Privat f. DM 23 900.— abzugeb. Tel. 0 70 42 / 86 47. 63 357

MERCEDES-BENZ, 220 S Cabriolet, 1958, gut gepflegt, neu bereift, teilrevidiert, frisch ab CH-Kontrolle, Farbe D-rot, sfr 11 500.—. F. Schaffner, Hauptstr. 10, 4450 Sissach/Schweiz. 63 866

MERCEDES-BAR-ANKAUF
vom 200/8 bis 450 SEL, auch Coupés, Cabriolets und SL. Bartsch-Automobile, 7 Stuttgart 80, Möhringer Landstr. 82, Tel. 07 11 / 73 26 69. 63 750 H

MERCEDES MOTORE
für Pkw und Lkw generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
DIESEL-FEUER GmbH
Köln 5063 OVERATH (an der B 55) Gewerbegebiet Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74
Frankfurt 6072 DREIEICHENHAIN Daimlerstraße 6 Tel. (0 61 03) 8 41 41-2
München 8 MÜNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282 Telefon (0 89) 1 50 44 33
63 748

Tausche od. **verkaufe** gegen Alpine Si 1600 Mercedes 220 S Coupé, Bj. 1958, Original 1a-Zustand, Zweifarben-Lack, TÜV abgenommen, Spitze 170 km/h, Verbrauch ca. 12 Ltr., 80% Reifen, 106 PS. Kl. Warth, 2392 Glücksburg, Gorch-Fock-Str. 16. 63 728

Für Liebhaber: Mercedes 230 SL mit Hardtop und Extras, blau, Bj. 1965, 1a Zustand. Friedrich A. Flamme, 28 Bremen 1, Ostertorsteinweg 85, Tel. 04 21 / 7 50 31, Telex 02 44 886. 63 359

4 Borrani-Chromspeichenräder, passend für Mercedes + BMW gegen Gebot zu verk. Tel. 08 21 / 55 28 77. 63 696

DB 220 SE Coupé, 1. Hd., TÜV 4.77, SD, Ledersitze, erstkl. Zust., Tel. 05 71/2 22 97. 63 695

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34 / 6 58 48 + 0 23 27 / 8 99 09.

300 SL Roadster, Bj. 57, Bestzustand, Angebote unter Chiffre A 12/63 575

100% **Kaufe jed. Mercedes auch SL,** ab Bj. 65. Tel. 07 11/56 13 24. 63 771 H

Suche Merc. 250/280 Coupé od. Limous. mit Mot.-Schaden oder auch Unfall. Tel. 09 71 / 23 76. 63 726

Suche 300 SEL, 6,3, auch Unfall Tel. 07 11 / 26 52 02. 63 725 H

Jahreswagen 220 D/8, Bj. 6.74, 16 500 km, Niveauregulierung, wärmed. Glas, Sonderlackierung ahorngelb, Halogenlicht, Gürtelreifen, Radio Blaupunkt, elektr. Antenne, Schonbezüge, neuwertiger Zustand. Preis DM 16 280.—. Tel. Kienle 0 71 52 / 5 14 00. 63 165

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11 / 60 88 03. 63 784 H

Kaufe **guterh. u. neuwert. Pkw bar** **Auto-Nitsche, T. 07 11/26 56 11** 63 797 H

Verk. 280 SL, Bestzustand. Tel. 0 64 55 / 3 14 ab 19 Uhr. 63 174

Suche DB 300 SE-Autom.-Motor. Tel. 0 24 21/5 13 87. 63 825

Messerschmitt

Messerschmitt-Kabinenroller, fahrbereit, zu kaufen gesucht. H. Berberich, 3001 Isernhagen, Dorfstr. 19. 63 372

MG

Hardtop für MG-B, DM 450.— Tel. 02 21 / 24 89 51. 63 376

MG B, rot, Bj. 72, 39 000 km, Speichenr., DM 6300.—. Tel. 0 89/37 18 21 oder 37 13 64. 63 373

MG TD, grün, Bj. 53, TÜV 7.76, techn. u. opt. gut, VB 7950.—. Tel. 0 40 / 5 25 41 20. 63 730

MG B, Bj. 72, 55 000 km, reichhaltiges Zubehör, VB: 6900.—, nehme neuwertigen R 4 mit Faltdach in Zahlung. Tel. 0 22 71 / 33 05. 63 374

MG B Roadster/Hardtop, 71, amerikanische Ausführung, garant. 15 000 Meilen, Overdrive, DM 6000.—. Tel. 02 11 / 78 97 19. 63 707 H

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05 / 44 96. 63 786 H

MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 63 780 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h 63 795 H

MG A 1600, Bj. 59, o. TÜV, VB 1000.— DM. Tel. ab 17 Uhr 02 41 / 52 03 93. 63 375

MG B 1800, Bj. 6.72, 39 000 km, neuwertiger Zustand, TÜV 6.76, Radio, VHB 6800.— DM, zu verk. Tel. 0 28 37/ 72 61. 63 377

Verkaufe MG A Coupé, Motor tot, sonst o.k., DM 1900.—. Angebote an Gg. Leitner, 8202 Bad Aibling, Dahlienweg 19. 63 378

Modellautos

MORGAN
plus 8 und 4

Erstkl. Zinngußbausätze 1:43, v. weltbest. Herst.: AUTOREPLICAS Engl. je DM 27.50, beide zus. DM 53.— ggf. Spez.-Kleber Cyanolit mitbest. Bauanltg. liegt bei „Plus-4" auch als Fertigmodell DM 39.50 (met.blau od. braunbeige n. Vorrat). Katalog üb. früh. Modelle anf. DM 1.50 Briefm., bei Bestellg. gratis. Nachn.-Lieferg. (plus Porto + Verp..) durch **Model International,** 6083 Walldorf, Hundertmorgenring 100.

Morgan

Import von **MORGAN**
Lieferzeit ca. 24 Monate.
Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74
Süddeutschland:
Merz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46 Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07–2 19 50

Morgan 4/4, Bj. 73, VB 12 000.— zu verk. Tel. 0 52 45 / 98 11 v. 8–15 Uhr. 63 381

Morgan 4/4, 4800.— DM. Tel. 0 61 36/ 39 90. 63 191

Plus-8-Vertrag abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 593

Morgan +8, 74, 27 000 km, rot, Nußbaum-Holzarmaturenbrett, v. Chrom- u. polierte Aluteile, neue Reifen u. Batterie, alle Extras, VB 21 000.— DM, zu verkaufen. Tel. ab 19.30 Uhr 0 52 41 / 2 97 47. 63 379

4/4, 2, 72, in echtem Bestzustand. Tel. 05 51/4 36 20 v. 19–20 Uhr. 63 380

+8: Bj. 75, blau, D.-Bügel, Rechtssteuer. usw. NP. Tel. 0 89/16 53 10, 18-20 Uhr. 63 823

Morgan +8, neu, alle Extras, 1500 km, geg. Höchstgebot. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 860

Motorräder

Harley-Davidson 1200 Electra Glide, Bj. 75, fabrikneu, alle Extras, 3000.— DM unter Neupreis, sofort abzugeben. Tel. 02 21 / 58 19 99 od. 21 84 58. 63 382

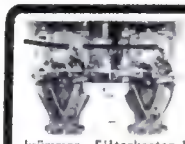
Harley-Davidson Electra Glide, 1200 ccm, **FABRIKNEU,** mit sämtl. Extras, statt DM 16 000.—, nur DM 11 900.—. Tel. 0 62 32 / 7 93 56. 63 703

Oldsmobile

Wir liefern Ihnen Ihren 75er OLDSMOBILE-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.
CUTLASS „S", Hardt., Coupé US-Dollar 4350,-
Tornado Custom Coupé US-Dollar 6000,-
Andere Modelle auf Anfrage, Tel. 06 11 / 59 06 75-77. 63 738 H

Oldsmobile Cutlass Saloon, 4türig, Bj. 1974, Erstzulassung November 1974, 8000 km, unfallfrei; neu bereift, verschiedene Extras, Kristalleffektlackierung silber. DM 19 000.— Wagen kann in Zahlung genommen werden. Tel. 0 82 21 / 76 86. 63 390

Opel


2 DDH-Sportvergaseranlage
1900 = 106 PS mit Ansaug-Auspuffkrümmer, Filterkasten-Dichtung usw., absolut kompl. Unser Preis nur **DM 877,50.**
(Mit Rallyenockenwelle 1900 = 120 PS — 1600 S = 100 PS Aufpreis nur **DM 321,50**)
Wir nehmen auch Serienvergaser in Zahlung.
Alle Anlagen mit TÜV und Euroabgastest! Gesamtkatalog geg. DM 1,- (10er Briefm.)
LEXMAUL **OPEL TUNING**
6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95/7 32 11

Suche gut erh. Spoiler u. leichte Kotflügelverbreiterung sowie Heckspoiler f. Opel Ascona 19 SR. Dazu Sportbeschriftung, Angebote mit Preisvorstellung an: B. Allerdisse, 4358 Haltern, Johannesstr. 13. 63 384

● Alle Opel kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 63 765 H

Opel Rekord 1900 Cabrio, Bj. 69, TÜV 75, 65 000 km, guter Zustand, zu verkaufen. A. Fischer, 8591 Querenbach Nr. 11, Tel. 0 96 38/3 74. 63 386

Umständehalb. Ascona Gr. 1/16 SL, verk., Bj. 72, TÜV 77, 110 PS, 10 000 km, alles eingetr., Exportanlage etc., VB 8000.— DM. Tel. 0 52 72/5 88. 63 388

PREISSENKUNG SUPERSPRINT SPORTAUSPUFFANLAGEN TÜV-frei
OPEL MANTA — ASCONA

Anlage komplett DM 244,20
Händler: Bitte fordern Sie unser spez. Angebot an.
kissel automobiltechnik
61 Darmstadt, W.-Leuschner-Str. 36
Tel. Q 0 61 51 / 2 23 17

Suche Motor f. Ascona 16 S. J. Dietzig, 7880 Säck.-Harpolingen, Moosstr. 3. 63 527

Suche für „Rekord B" dringend 2,6 l-Motor, gute Bezahlung. Tel. 0 77 45/ 79 19. 63 528

Opel Ascona 19 S, Bj. 10.73, 31 000 km, Kotfl.-Verbr., 8 J Ronal-Felgen, 235/60 Reifen neu, Sturzb., Progr. Federn, Bilst., Gasd., Lederlenkr., Radio, alles TÜV, preisg. zu verk. Tel. 0 24 73/14 27. 63 529

Original aus England
T-shirts
mit dem durch die Formel 1 weltbekannt gewordenen John-Player-Special-Schriftzug, schwarz, Rücken und Brust goldf. bedruckt. Größen: normal, groß, klein DM 19,80
Schlüsselanhänger Luxusausf., schwarzes Leder mit schwarz-goldener JPS-Metallplakette DM 12,80
Feuerzeug (ideales Geschenk) Dunhill-Look, mattschwarz, goldene JPS-Gravur, 1 Jahr Garantie DM 47,50
JPS-Aufnähemblem gestickt, schwarz-gold, ca. 12 cm Durchmesser nur DM 9,—
JPS-Anoraks und Windjacken schwarz, Preise und Größen auf Anfrage.
Für Großabnehmer Händlerrabatte! Lieferung bei Vorkasse portofrei, bei Nachnahme plus NN-Gebühr.
JPS-Aufkleber **gratis** zu jeder Bestellung.
C. & S. Staedele, British Goods
8422 Riedenburg, Am Hang 2

Opel Ascona Voyage 16 S, Bj. 12.72, 60 000 km, unfallfrei, 1. Hd. Tel. 0 55 61/59 59. 63 389

REIFEN der 0,70 u. 0,60er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS
165/70-13:	70.— TL	68.— TL
175/70-13:	79.— TL	76.—
185/70-13:	81.— TL	84.—
185/70-13:	87.— HR	92.— TL
185/70-14:	86.— TL	90.—
195/70-14:	126.— HR	104.—
205/70-14:	—	117.—
175/70-15:	96.— TL	—
185/70-15:	—	94,—

Goodyear m. w. Schr.: 185/70VR13 DM 99,-
Pirelli CN 36:235/60 VR 13 TL DM 168,-
Pirelli CN 36:245/60 VR 14 TL DM 185,-
Preise einschl. 11% MwSt. Vers. p. NN
Reifenberger, 657 Kirn, 06752/2958 o. 2300

DUNLOP - Silberjacke
sportlich-schicke Sommerjacke, Gr. 36—58. Bestell-Nr. 2002 / Preis DM 44,60 Katalog anfordern über Rennfahrerschutzbekleidung und weitere DUNLOP-Modelle (Anorak, Mantel etc.)
RallyeBiffer
5830 Schwelm, Hattinger Str. 5, Tel. 0 21 25/61 54

SUPERANGEBOT 75
5000 Kameras, Projektoren, Objektive, HiFi-Stereo-Anlagen.
Günstig, dir. ab Versandlager.
Gleich **Gratis-Katalog 75** mit Neuheiten per Postkärtchen anfordern.
Kennwort: **Auto Motor und Sport**
Foto-Koch-Versand
4 Düsseldorf.1, Postfach 3214

MICHELIN-REIFEN
(i. Wahl mit Garantie)

155 SR 12 zX	64,20	175 SR 14 zX sl	108,80
145 SR 13 zX	59,60	175/70 SR 13 sl	94,10
155 SR 13 zX	66,40	175 HR 14 XAS	118,20
165 SR 13 zX	77,50	185 HR 14 XVS	148,90
165 SR 13 zX sl	85,80	195/70 VR 14 XWX	197,50
165 SR 14 zX	81,80	185/70 VR 15 XWX	192,40
175 SR 14 zX	98,60	155 SR 15 zX	76,50

einschließlich 11% Mehrwertsteuer. Versand per Nachnahme. WOLTER KG, Reifenhandel, 5529 Sinspelt, Tel. 06 56 02 / 4 81 und 4 18

Opel

Suche Opel Kapitän, Bj. 1958–1963, unter Chiffre A 12/63 595

100% kaufe jeden Opel bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24. 63 772 H

Suche Commodore A GS 2,8 Ltr., Automat., Servolenkg., rot, bis 40 000 km. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 561

ACHTUNG AUTOKÄUFER!
Seit Jahren liefern wir OPEL AUS HOLLAND. Nutzen Sie die Vorteile des Re-Import und unsere Tiefstpreise. Volle Garantie. Alle Ausführungen und Extras lieferbar. Finanzierung möglich.
KFZ-Dietz, 43 Essen 1
Breslauer Straße 96, Tel. 02 01 / 70 12 22

Steinmetz Ascona 19 SR Gr. 2, Bj. 2.73, 36 000 km, 106 PS, unfallfr., keine Rallye, Sperre, Ü-Bügel, Rial-Felgen, Recaro-Sitze, Neupreis DM 19 500.–, Verkaufspr. VB 10 500.–, Tel. 0 56 81 / 35 39 ab 18 Uhr. 63 385

OPEL Barankauf 06 11 / 28 51 44
63 743 H

Verkaufe Steinmetz-Doppelvergaseranl. für Ascona/Manta, Tel. 0 27 32 / 8 03 12. 63 387

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **OPEL,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt OP u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.**

Achtung! Suche dringend 4- oder 5-Ganggetriebe für Opel 1,9 l gebraucht. Verkaufe kompl. Sprintanlage 450.– DM neuwertig. Herwig Scharpe, 5982 Neuenrade, Poststraße 12, Tel. 0 23 92 / 6 26 05 nach 19 Uhr. 63 383

Peugeot

Peugeot 104 C, 10.74, 25% u. Neupr. Tel. 0 23 25/4 38 28. 63 392

Peugeot 304 Cabriolet, Erstzul. 12.71, 1. Hd., 84 000 km, TÜV 4.76, Safran-Gelb, mit Hardtop u. Stereo-Anl., in gutem Zust. zu verk., Preis VB. Tel. 0 21 75/39 77. 63 393

Hardtop f. 204/304 Cabrio, zu verkaufen, neuwertiger Zustand, 700.– DM. Tel. 0 67 84/3 34. 63 391

Suche Peugeot 504 Cabriolet bis DM 10 000.–. Tel. 05 11/66 45 35. 63 731

404 inj., Cabrio + Hardtop, TÜV 11.76, 3800.– DM. Tel. 0 68 72/21 60. 63 844

Pontiac

Pontiac-Firebird Formula 400, Bj. 1975, 6000 Meilen, metallic-grün, Koni-Stoßdämpfer, Unterbodenschutz, Breitstrahler, Klimaanlage, Sportlenkrad, Sicherheitsgurte, übliches Zubehör, umständehalber für DM 17 500.– + MwSt. zu verkaufen. Tel. 0 73 31/ 6 22 08. 63 396

Wir liefern Ihnen Ihren 75er PONTIAC-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.

Formula 400	US-Dollar 5050,-
Tans AM	US-Dollar 5450,-
Grand AM, Hardt., 2türig	US-Dollar 5500,-
Le Mans, Hardt., 4türig	US-Dollar 4200,-

Andere Modelle auf Anfrage, Tel. 06 11/59 06 75-77. 63 737 H

Pontiac Firebird Formula 400, Bj. 73, blau-met., 24 000 km, 230 PS, Autom., Servol., Vollstereo-Radio, unfallfrei, VB 14 800.– wie neu. Tel. 0 89 / 53 25 11 od. 74 77 18. 63 394

Pontiac GTO, 70, mit Anhängekuppl., TÜV und Gremlin „X" 6 Zyl., unfallbeschädigt, billigst abzugeben. Tel. 0 73 09/25 55. 63 513

Sonderangebot: Unfallfreier Pontiac Firebird Formula 400 (Coupé mit 4 Sitzen), gelb, neu bereift, 17 500 km gelaufen (225 PS, Normalbenzin) Erstzulassung 12.8.74, Neupreis ca. 28 000.– DM von Privat für DM 18 500.– gegen bar zu verkaufen. H. W. Lehmann, 58 Hagen, Gerichtsstr. 12, Tel. 0 23 31 / 8 56 95 oder privat 0 23 32 / 1 32 34. 63 395

Porsche VW-Porsche

PORSCHE TURBO
Vorführwagen, ca. 14 000 km, silb.-met., 15% unter NP
Sportwagencentrum-Nordrhein, 4 Düsseldorf
Tel. 02 11/78 52 61
Graf Hardenberg
63 701 H

Suche dringend Porsche 911 T aus 1. Hand, unfallfrei, Bj. bis 1973–74, nicht mehr als 20 000 km, Preisidee ca. DM 18 000.– b. 21 000.–. Angeb. Tel. 0 61 57 / 35 91 od. nach 19 Uhr 0 61 58 / 31 89. 63 402

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **Porsche** 911/2 + 2.2 l, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt PS u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

911-Motoren ständig 20–25 gebraucht von 2 l bis 2,7 l auf Lager, mit Garantie. Tel. 0 21 51/2 15 16.
63 812

Porsche T, ab 70, o. Mot u. o. Getr. gesucht. Tel. 0 64 47 / 63 38. 63 405

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur
Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner,** 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

Carrera RS, 7.73, schwarz, schwarzes Leder, Colorvergl., Bilstein, 8" u. 7", Quadraphonie, 29 000 km, techn. u. opt. einmalig, VB 28 500.– DM. Tel. 0 40 / 5 36 04 94. 63 406

Porsche 356 C Cabrio, Bj. 64, 75 PS, 12 000 km, TÜV 12.75, techn. 1a, opt. 1b, 4000.– DM. Tel. 02 51 / 66 26 28. 63 407

Porsche 911 Targa, EZ 23.4.75, Farbe Cockneybraun, div. Extras, umsth. zu verkaufen. Tel. 0 52 51/2 82 81 n. 18 h. 63 408

PORSCHE-REIFEN

165/HR 15	UNIROYAL	96,–
185/70 HR 15	KLEBER	119,–
185/70 VR 15	DUNLOP SP 57	144,–
	DUNLOP S. SPORT	175,–
	MICHELIN XWX	196,–
215/60 VR 15	DUNLOP SUPER SPORT	239,–

frachtfrei ab 4 Stck. - Versand per Nachnahme
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62 oder 75 42

356 C, Bj. 64, 75 PS, 112 000 km, TÜV 4.77, VB 7000.– DM. Tel. 07 11 / 54 21 97. 63 409

Suche Porsche-Werkstatthandbuch o. Kopie f. 911 T (2,4 l). W. Riese, 6 Frankfurt, Schloßstr. 81. 63 410

Kaufe guterh. u. neuwert. Pkw bar Auto-Nitsche, T. 07 11/26 56 11
63 798 H

911 Coupé, 2,7, 9.73, 36 000 km, gelbgrün, Extras, DM 19 000.–, von WA zu verk. Tel. 07 11 / 77 11 58. 63 411

914/4, Bj. 5.72, 64 000 km, Sonderlack, gulfblau, L.-Ausst., neu bereift (Goodrich), für DM 9100.–. Tel. 0 23 57 / 36 70. 63 412

Porsche 911 T Coupé, 8.71, 69 000 km, alle Extras, ausgefallene Werks-Sonderlackierung, 12 700.– DM. Tel. 0 62 21 / 4 16 73. 63 414

Porsche 8 Zoll-Felgen zu verkaufen. Tel. 02 31 / 59 46 46. 63 415

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
Wir bieten an: Vorführwagen turbo/911/914 alle Typen — sowie 35 gebrauchte Porsche in allen Preislagen mit schriftlicher Garantie, 3 Monate/3000 km, 2 Jahre TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung. Wir beraten Sie in allen Fragen, auch an Ihrem Ort, z. jed. Termin. Sprechen Sie mit uns, bevor Sie einen neuen Porsche kaufen.
UELLENDAHLER STR 245 TEL (0202) 705070

Suche 7" u. 8" Porsche-Felgen. Tel. 05 91 / 7 20 23. 63 417

Porsche 911-Teile: 4 St. 6" Felgen 600.– DM; Frontspoiler 73, 200.– DM; Fronthaube 73, 150.– DM; Tür rechts, 150.– DM; Kotflügel 120.– DM. Tel. 05 91 / 7 20 23. 63 419

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34 / 6 58 48 + 0 23 27 / 8 99 09.

Verk. Porsche 356 SC, Lack neu, rot, Hardtop u. astr. Cabrio, Austauschmot. u. Getriebe, techn. u. opt. 1a, neu ber., TÜV fällig, VHB 1800.– DM. S. Meyer, 4991 Gehlenbeck, Osterfelderstr. 241. 63 403

Porsche 911 T, Bj. 69/70, 2 Ltr., 1. Hand, Radio, S-Ausstattung, Colorverglasung, 2 Jahre TÜV, NP 32 000.– DM für 8900.– DM sofort abzugeben. Tel. 05 11 / 71 53 21. 63 420

PORSCHE DÜSSELDORF
Gebrauchtteile — Service — Unfallankauf
T. 02 11/76 77 50 u. 79 32 47, Elbruchstr. 14

911 T Targa, Bj. 8.71, 73 000 km, Extras, DM 11 800.–. Tel. 0 23 71/4 26 62 od. 39 11. 63 421

Porsche Carrera RS, gelb, mit allen Extras, neuer Motor und Getriebe, 44 000 km gesamt, zu verkaufen. Tel. 0 77 55/3 63 oder 4 04. 63 626 H

Suche 911, Tg. o. Cp. Bj. 74/75, a. v. WA. Zuschr. u. Chiffre A 12/63 568

Suche 911, b. DM 25 000.–, Mercedes 200, Bj. 12.69, Gs.-km, 88 000, AM 16 000, Autom., Servolenk., mit DM 7000.– in Zahlg. Zuschr. u. Chiffre A 12/63 569

TAUSCHE 911 E Targa, Bj. 70, original 75 000 km, u.frei, Mot. überh., neues Dach, Radio, Spoiler etc. gegen BMW 520 und größer oder Benz ab 200 nur Serie /8 auch Coupé wegen **Familienzuwachs.** Tel. 0 71 22 / 6 38 26 abends. 63 534

Verkaufe Ronal 7" x 14 mit Reifen f. Porsche DM 450.–, Tel. 0 81 22 / 24 91. 63 530

Porsche „Targa", gelb, 2,4 l, Bj. 1973, 34 000 Original-km, mit Sportfelgen, Recaro-Sitz, Radio, Nebellampen, 5-Gang-Getriebe, unfallfrei, TÜV 5.77, günstig zu verkaufen, eventuell Inzahlungnahme eines Opel-Diplomat oder BMW 3.0 CS. Offerte unter Chiffre A 12/63 596

911 T Coupé, Bj. 68 — gelb — unfallfrei, ATM 40 000 km, S-Paket, S-Felgen, Colorglas, 5-Gang, Radio, Heckscheibenwischer, el. SSD — Bestzustand, VB: 7500.– DM, Tel. 0 21 23 / 6 20 25. 63 430

PORSCHE - REIFEN

185/70 VR 15 Pirelli CN 72	DM 119,–
185/70 VR 15 Goodyear G 800 Gr. Prix mit weißer Reliefschrift	DM 159,–
185/70 VR 15 Dunlop SP Sport Super	DM 175,–
215/60 VR 15 Dunlop SP Sport Super	DM 239,–

inkl. 11% MwSt. per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

Porsche Turbo, schwarz, ganz Lederausst., Klimaanl., günstig abzugeb. v. Priv. Tel. 09 11 / 61 22 35. 63 678

914/2,0, 100 PS, Bj. 2.73, sonnengelb, 45 000 km, sehr guter Zustand, wegen Übernahme eines Firmenwagens zu verkaufen, DM 10 200.–, Tel. 0 93 91 / 8 25, Mo.–Fr. 17–19 Uhr. 63 413

BARKÄUFER SUCHT SOFORT:
sämtliche Coupé und Targa-Modelle
Sofortabwicklung. Tel. 07 11 / 7 15 79 90. 63 779 H

Porsche 911, dringend gesucht. Barzahlung. Tel. 02 02/70 50 70. 63 822 H

Carrera, Bj. 73, SD, Radio, 39 000 km, gelb, 23 500.– DM. Tel. 07 21/55 06 09. 63 720

Suche 911, ab Bj. 74, neuwert., 1. Hd.; BMW 2002 tii, 1.73, 60 000 km, weiß, 185/70 HR 13 auf Alu, Zubehör, mögl. in Zahlung, Rest bar. Tel. 00 41/ 1 25 72 65 o. CH-8059 Zürich, Postf. 197. 63 869

Porsche - Krefeld
KANNACHER
Gebrauchtteile
Suche Unfallwagen
Telefon 0 21 51 / 2 69 77

356 B Cabrio, 34 PS-VW, rest.-bed. mit Hardtop, 2 Faltdächern, Ers.-Getriebe, Chromf., Leders., etc. DM 625.–. Tel. 0 23 27/8 81 86. 63 826

Targa 911 T, Bj 10.70, 65 000 km, Bestzustand, jedes Zubehör, Inzahlungnahme mögl. Tel. 0 87 05/4 06 od. 08 71/7 34 45. 63 682

911 T, EZ 11.72, äußerl. Carrera RS, 3000.– DM, überholt, DM 17 000.– VB, ab 18 Uhr, Tel. 02 31 / 44 70 88. 63 416

911 Targa, 2,7 l, 5.74, 22 000 km, neu ber., 26 800.– DM. Tel. 07 21/48 33 85. 63 818

Gebrauchtteile günstig abzugeben. Tel. 0 64 41/4 45 62. 63 680

100% **Kaufe jeden Porsche bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24.** 63 773 H

4 Stück 7 Zoll „S"-Felgen mit 185 x 15 Pirelli (20%) 1440.– / 2 Stück 7 Zoll ATS Felgen mit 185 x 15 DUNLOP (90%) 680.–/ 2 Stück 7 Zoll ATS Felgen mit 215 x 15 DUNLOP (90%) 820.– / 2 Reifen DUNLOP 185 x 15 (50%) 160.– / 1 Reifen DUNLOP 215 x 15 (50%) 120. – / Motor 2,2 l – 70 000 km 2000.– / Getriebe 2,2 l (überholt) 1000.–, Stoßstange Carrera 1973 260.– andere Porscheteile auf Anfrage 0 61 73 / 58 15. 63 418

Suche Porsche Targa 911, Bj. mögl. 75, wenig km. T. 0 82 47 / 13 43. 63 422

Kotflügelverbreiterung Carrera 250,- DM. Gruppe 4, 980,- DM, Gruppe 3, 260,- DM
HGF-Kunststoffvertrieb,
422 Dinslaken,
Weißenburgstr. 32, Tel. 0 21 34/3 19 87

Suche LM-Felgen u. Sportauspuffanlage für 914/4. Tel. 0 62 21 / 3 12 94. 63 427

Schlachte 911 T Targa. Tel. 0 62 21 / 3 54 05. 63 429

Tel. 0 2 7 1 — Sportwagenzentrale Walter Knebel — 5 9 2 1
PORSCHE HÄNDLER
S I E G E N
914/2, Zyl. 6.74, 31 000 km, 1. Hand, sehr gepflegt, C-Paket, Stabis, Radio, LM-Felgen, im Kundenauftrag DM 14 450.–. 911 E Coupé, rot, 2,2 l, Mod. 71, 68 000 km, Gurte, Radio, Recaro II., S Felgen, 5-Gang, Stabis, Front- u. Heckspoiler, im Kundenauftrag DM 13 850.–. 911 E Targa, viper-grün, 2,4 l, Bj. 73, Stabis, Recaro, Gurte, Cass.-Radio, 5-G., C-Paket, inkl. MwSt. DM 23 500.–.

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verölen der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — Vorteile der DISSY-Zündung sind Ihr Geld wert. **DISSY B 5** DM 146,— **DISSY B 5** spezial für Citroen GS, **DISSY U 100** DM 184,—, **DISSY U 100-2** für Ro 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündübertrager DM 248,—. Prospekte bitte anfordern!
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

911 S, Bj. 68, ATM Bestzustand, Colorvergl., viele Extras, 8500.—, Tel. 0 22 21 / 34 31 41. 63 431

Porsche 911 Targa, 2,4 l, Mod. 5.72, signalgelb, garant. unfallfrei, techn. u. opt. in allerbestem Zust., 35 000 km, aus 1. Hd., neu bereift m. Dunlop SP Sport Super 185/70 VR 15 + allen Extras, einschl. 4 M+S-Reifen auf Stahlfelgen, NP 32 500.— gegen Angeb. zu verk. Tel. 0 88 61 / 64 27 n. 19 Uhr. 63 433

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21** (Daxlanden), Waldweg 2 Telefon 07 21 / 59 26 61

Porsche-Kolben, Original-verpackt, 2,4 Ltr. f. DM 1800.— zu verk. Tel. 0 71 21 / 3 35 76 Mo.—Fr. v. 11—19 Uhr. 63 317

Porsche Barankauf 06 11 / 28 51 44 63 742 H

356 B, 61, Hardtop, Rarität, TÜV, 1A, 7900.— DM. Tel. 0 89 / 64 47 50. 63 327

911 Targa, 130 PS, Modell 68, techn. u. opt. in Bestzustand, AT-Maschine 25 000 km, TÜV 5.76, DM 9500.— inkl. MwSt. Tel. 06 31 / 6 62 61. 63 836

911 Targa, hellbl., EZ 5.74, 18 000 km, mit vielen Extras, von WA zu verkaufen. Tel. 0 71 56/2 33 22. 63 426

2 Fuchs-Felgen, 7" x 15, 4 ATS-Felgen, 6" x 15. Tel. 0 65 43 / 22 62 v. 9 bis 17 Uhr. 63 435

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porscheteile zu verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 96.
63 811 H

Suche 911 Unfall-, Total-, Brand-, Rost- oder Motorschaden. Alle Bauj. Tel. 06 11 / 73 53 22. 63 436

Porsche 356 B, Bj. 64, 75 PS, mit TÜV, elektr. SSD, Verdeck für 356 neu, 75 PS-Motor, 356 C z. Ausschlachten, viele andere Einzelteile. Tel. 0 53 41 / 6 19 45. 63 437

Porsche SC 356, Bj. 1964, TÜV 76, mit defektem Motor, geg. Höchstgebot zu verk. Tel. 0 62 41 / 8 70 20. 63 535

VW-Porsche 2,0, Sport- u. Komfortpaket, EZ 18.10.72, 27 000 km, 9500.— DM. Tel. 0 53 61 / 7 27 63. 63 536

911 T Targa, 69, TÜV 12.76, viel Zubeh., Motor überh., 500 km gel., opt. 1a, VB 8500.— DM. Tel. 0 66 98/2 44. 63 627

TEBERNUM-PORSCHE-GEBRAUCHTTEILLAGER

911/912 + 914: 2 Liter- bis 2,7 Liter-Motoren
Richten Ihren Unfall-Porsche auf unserer Gillette-Richtbank
Suchen UNFALLWAGEN
415 Krefeld, Cracauerstr. 26, Tel. 0 21 51 / 2 15 16 63 813

914, Felgen, bis 8 J, 235/60, 911 alle Typen bis 9 J 235/60, Tel. 06 34 06 / 2 23 96. 63 699

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98.
63 789 H

Porsche Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40 / 45 87 89. 63 796 H

Motoren, 356 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51/ 7 87 43. 63 805

PORSCHE sucht dringend gegen bar Tel. 07 11 / 23 29 08. H

Porsche 912 Targa, alle Extras, LM-Felgen, Mot. 35 000 km, Bj. 72, DM 11 000.—. Tel. 0 54 24 / 49 36 od. 0 54 29 / 12 82. 63 304

Targa 911 S, 180 PS, Bj. 69, gelb, Klimaanlage, Color, Leder, Becker-Vollstereoacass., 5 Lautsprecher, Bestzustand, zu verkaufen, evtl. Inzahlungn. Tel. 0 29 22 / 52 99. 63 434

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911
Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

911 T Targa, Bestzustand, 13 800.— DM. Tel. 02 31 / 51 02 69, Fa. 1 78 49. 63 423

4 Porsche S-Felg. 6", Alu, 750.— DM; 4 Porsche S-Felg. 6", Druckguß, 750.— DM. D. Ottlinger, 4983 Kirchlengern 2, Danziger Str. 2. 63 400

911, Motorschaden, Bj. 68, DM 3000.—. Tel. 0 54 24 / 49 36 od. 0 54 29 / 12 82. 63 306

Gebrauchtwagen, Teile An- und Verkauf. **Suche Unfallwagen.** Meisterservice Nestler, 605 Offenbach, Mainkurstr. 3—5, Tel. 06 11/86 58 68.
63 841 H

911 T Cpé., 2,4 Ltr., mit el. SSD, von Privat gegen bar sofort od. später gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 566

914, 2,0 L., Bj. 8.74, gelb, 10 000 km, mit div. Extras. Tel. 0 53 61/6 18 11. 63 733

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co. Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

356 B, TÜV 12.76, kein Rost, VB 2900.— DM. Tel. 0 86 62 / 86 20. 63 401

Porsche 356 B, 1a Zust., TÜV neu, VB 2150.— DM. Tel. 07 21 / 7 42 94 ab 14 Uhr. 63 397

Suche B-Getriebe. Tel. 02 11/67 22 56. 63 399

Targa 911 S, Mod. 70, 2,0 l, 170 PS, Elec. + Einspritz, blutorange, AT 80 000 km, DM 9500.—. T. 06 31/6 44 86. 63 845

911-Motoren verk. Tel. 06 11 / 49 19 58. 63 816 H

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. T. 06 11 / 49 19 58.
63 815 H

● Alle Porsche kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
63 764 H

PORSCHE 911 UNFALLWAGEN GESUCHT
Tel. 0 64 41/6 14 96 und 4 45 63
63 681

PORSCHE-BAR-ANKAUF

Alle Modelle Coupé und Targa, vom 912 bis Carrera. Bartsch-Automobile, 7 Stuttgart 80, Möhringer Landstr. 82, Tel. 07 11 / 73 26 69.
63 751 H

AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg DM 3212.— inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenlosen Angebot mit allen Daten.
MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Achtung Händler! Wo — möglichst südd. Raum — ist noch Kontingent für 1 **911 S Targa (175 PS), Ausstattung noch frei,** vorhanden? Trete auch in Kaufvertrag ein, sofern Ausstattung noch offen. **Eilangebot,** Chiffre A 12/63 564

VW-Porsche 914, 2 Ltr., 100 PS, Garagenfahrzeug, 24 000 km, 185/70 bereift, Ansa-Sportauspuffanlage, Sportfelgen, zu verk., Preis 12 900.— DM. Tel. 0 29 41 / 55 31.
63 679

Turbo-Porsche geg. bar gesucht. Tel. 0 52 02/58 46. 63 714 H

Renault

Renault Alpine A 310 i

Gepflegte Vorführwagen: Luxus-Sportcoupé, Spitze ca. 205 km/h, Leichtmetall-Motor, Benzineinspritzung, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheibenbremsen, elektr. Fensterheber, Radio, 6 Scheinwerfer (4 Halogen), TÜV-abgenommen.
Deutsche Renault AG, Sportwagenverkauf
504 Brühl 1, Tel. 0 22 32/7 32 54

Alpine 1300, EZ 2.75, 6000 km, Stereo-Radio, Kotfl.-Verbr., Luftfangkappen, 6" GT-Felgen, H.-Gurte, Ü.-Bügel, alles TÜV, VB 18 500.— DM. Tel. 02 61/ 2 14 62. 63 442

R 5 LS, grün, Bj. 75, 5000 km, DM 1200.— unter Neupreis zu verk. Tel. 0 75 41 / 9 26 41. 63 441

Verk. Albert-Renault R 5-Umbausatz, 85 PS, kompl. m. Zubehör, Felgen 5 x 13, Reifen, alle Motorteile, VB 1900.— DM. Tel. 0 88 56 / 37 70 nach 18 Uhr. 63 438

Achtung, Alpinefahrer! 1 Satz Felg. m. M+S 95%, 1 Satz Felg. m. Racing 90%, äußerst günstig, auch einzeln, 1 Spezialgetriebe kurz m. Sperre, statt 7800.— DM nur 4500.— DM. Anfragen an K. Nitzsche, 61 Darmstadt, Am Ludwigsplatz, Tel. 0 61 51/2 05 51, 9 bis 18 Uhr. 63 439

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für R 8—R 10, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt RE u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130**

R 8 G 1300, TÜV 9.75, fb., kompl. od. i. T. Tel. 0 77 23 / 23 85. 63 537

Alpine 1300 S/70, TÜV 77, auch für Berg und Slalom bereit. Bruno Vollendorf, 3001 Isernhagen/HB, Tel. 05 11/73 34 49. 63 628 H

Alpine A 310 i, gesucht, ab 18 Uhr, Tel. 0 52 31/5 96 67. 63 273

Renault-Alpine 1600 S, Bj. 1974, grünmet., 13 000 km, Überrollbügel, neu bereift, für 18 500.— DM zu verkaufen. Tel. 0 21 01/2 33 32. 63 440

Rennwagen

Auto- u. Rennwagentransporter
von 1000—2000 kg Gesamtgewicht
mit Alu-Auffahrschienen
Sonderanfertigung bis 4,8 t
Sonderaufbauten auf Ihre Fahrgestelle
Karosseriebau Faulenbach
5275 Bergneustadt 1, Tel. 0 22 61/4 19 24

Endlich zu haben!

WHEEL CLEANER — der Universal-Reiniger für alle Sonderräder. **DM 6,60.** Versand per Nachnahme.
ASZ-GmbH
8 München 60, Einsteinstr. 104
Telefon 0 89 / 47 69 61
Filiale: 58 Hagen, Augustastr. 37
Tel. 0 23 31/2 11 81

Unil **Selbstölwechseln — viel Geld gespart!**
Mehrbereichsöle 20W/50 u. 10 W/30 (DB-Freigabe, Ford-Spezifikat. ESEME 101 B) Inten. Ölqualität, die die Anforderungen d. Motorenhersteller weit übertrifft. **30 Liter = 96,— DM, 10 Liter = 35,— DM,** inkl. MwSt., frachtfrei gegen NN. **INTER-OIL,** 5528 Neuerburg, Postfach.

Ford Escort TwinCam, Stand 1975, optimales Rundstreckenfahrzeug, mit viel Zubehör, umständehalber gegen Gebot abzugeben, evtl. Inzahlungnahme. Tel. 02 21 / 44 19 10. 63 445

Optimaler Gruppe I-Ascona 19 SR, Erstzul. 4.74, rallyefertig, wegen Gruppenwechsel sofort zu verkaufen, VB 9800.— DM. Es lohnt sich! Tel. Anfragen: Peter Herrmann 0 89/15 52 65 od. 15 29 65, Konrad Schmidt, 09 11/ 63 88 32 od. 26 77 26. 63 829

★ Heute noch anfordern! ★
Unseren neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
AUTO-AUSSTATTUNG
8046 GARCHING E

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge

ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.
Name
( )
Ort
Straße A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Rennwagen

Verkaufe NSU 1200 TT mit Motor zum Ausschlachten und NSU 1200 TT mit diversem Rennzubehör, VB 2400.– DM. Näheres u. Tel. 02 11/29 32 38 ab 18 Uhr. 63 712

Erfolgreicher Slalom-BMW 2002, Gr. II, mit Hänger, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 0 28 42 / 4 10 88. 63 444

SCHRICK
Spezial-Nockenwellen und Ventilfedern
Dr.-Ing. Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 0 2123/5 30 67/68

FV 1300 Motul zu verkaufen, erstklassiger Zustand, Spitzen-Motor generalüberholt, 0 km, 4 Slicks auf Alu-Felgen, 1 Satz Regenreifen, Preis VB 8000.– DM. Zu erfragen montags bis freitags von 9–16 Uhr unter Tel. 0 23 04 / 49 01. 63 446

VW-Super V, ohne Motor, kompl. Fa. Motul, Bj. 73, mit Wagenpaß, VHB. Tel. 02 11 / 23 14 22. 63 447

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

BMW 2002, Gr. II, Wagenp. 75, VB 8500.– DM, evtl. Hänger u. Zugfahrzeug 220 D/8, (Ein-)Tausch mögl. Tel. 0 24 51 / 29 21. 63 450

Formel V 1300 Dahm-Car, neu 75er mit neuem Karringer-Spitzenmotor mit Bremsdiagramm, 106 PS, Hänger, Regen u. Slicks, 2. Haube sowie diverse Ersatzteile, wegen Klassenwechsel zu verkaufen, 15 500.– DM ab sofort. M. Mohne, Tel. 0 24 04/38 64. 63 538

NEUESTE KOTFLUGELVERBREITERUNGEN
Spoiler spottbillig,
z. B. BMW kompl. 380,— DM.
Angebot anfordern bei
HGF-Kunststoffvertrieb Dinslaken,
Weißenburgstr. 32, Tel. 0 21 34/3 19 87

Zu verkaufen, Super Vau Kaimann mit div. Ersatzteilen ohne Motor DM 5000.–. Tel. 0 61 03/2 15 66. 63 248

Erfolgreicher Lola Super V, mit sämtl. Zubehör, evtl. auch einzeln, billig zu verk. Tel. 0 70 34/53 87. 63 846

Autobianchi A 112, Gr. II, 7 Zoll-Räder, Sportgetriebe mit Diff.-Sp., 85 PS, mit viel Zubehör, aus fam. Gründen, DM 9200.–. Tel. 07 11 / 80 26 60. 63 629

Escort TC, standf. 180 PS-Mot., sorgf. verst. Karosserie, Trock.Sumpf, billig z. verk. Tel 02 21 / 41 55 88 o. 41 61 75. 63 683

Louven-Anhänger
4178 Kevelaer II-Kervenheim
Tel. 0 28 25 / 4 87

2sitziger Rennw., Motor 1300 Alfa GTJ, 5-Gang Hewland mit Übersetz. und Hänger zu verk. Tel. 0 89/65 54 47 ab 18 Uhr. 63 449

Auto-Cross-Fahrzeug, Autobianchi A 111, mehrere 1. Preise, krankheitshalber zu verkaufen, Baujahr 1970, Motor überholt, Überrollbügel, viele Extras, VB DM 800.–. Tel. 0 22 21 / 46 04 64. 63 443

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Rolls-Royce

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 7 66 78

Bentley S 2, Bj. 62, 1. Hand, Linkslenker, 1a Zust., Farbe: Sand, schwarzes Dach, Karosserie bei Mullinger London registriert, DM 23 000.–. Tel. 0 89 / 64 88 54 n. 17 Uhr. 63 453

RR Silver-Cloud III, TÜV 1977, in erstklassigem Zustand, preisgünstig abzugeben, Inzahlungn. mögl. Tel. 0 87 05/4 06 od. 08 71/7 34 45. 63 452

Investment und Spaß
bietet Deutschlands schönster Silver Cloud III
Allerletzter klassischer Rolls. Erstzul. erst Ende 67! Techn. + opt. neuwert. Zust. Silber m. blau-met., Leder grau, 6.2 Ltr. V8, Autom., Servol., AirCond., Fenster el. + getönt, Stereo u.v.m., a. W. Tel., TÜV 77, unfallfrei, Wagen kplt. m. v. Neuteilen generalüberh. u. ständig v. R-R-Spezialisten gewartet. DM 60 000.– v. Priv. Tel. 0 89/15 15 85. 63 451

Rolls-Royce Silver Shadow, grünschwarz, linksgesteuert, Bj. 70, 80 000 km, Direktionsfahrzeug. Mo.–Fr. 16–18 Uhr Tel. 0 89/42 45 77. 63 539

RR-Bentley S II + S III, Hl.-Achse kpl., Li.-Masch., Anl., Stoßst., Automat.-Getriebe u. Zyl.-Köpfe. Suche S II oder S III mit Unfallschaden. Tel. 02 11/46 41 93 nach 18 Uhr. 63 684

Rover

ALLRAD SCHMITT

Munga-gebr. Jeep VW 181-gebr ARO L-Rover-gebr
RANGE-ROVER
Sämtl. Ersatzteile, Expressversand, Jeep-Anhänger.
Inzahlungnahme-Ankauf-Finanzierung. Verlangen Sie unsere Neu- od. gebr. Geländewagen-Angebote.
8700 WÜRZBURG - BEUTERSTR. 1
Telefon-Sa.-Nr. 09 31/5 13 83

Suche TC 2000, H.-Achse o. Unfallw. Tel. 0 71 81/37 22. 63 685

Land-Rover 88, Stahlkabine, neue Planen, 17 600 km, EZ in Deutschland 1972, TÜV neu, Servo-Bremse, Heizung, Anhängerkupplung, Sonderausstattung der Kabine. VB 15 000.– DM. Anfragen unter Chiffre A 12/63 686

Range-Rover, 4.72, 67 000 km, einwandfrei, bahama-gold, abzugeben. Tel. 0 21 51 / 3 44 57. 63 455

2000 TC, 9.71, o.k., abzugeb.; Innoc. Cooper in Zahl. Tel. 0 29 32 / 2 38 43. 63 457

Rover 2000 TC an Bastler, Mot. intakt. Tel. 0 56 52 / 24 69. 63 655

Land+Range-R sofort lieferbar. Typ 88 19 990,- FI-Rate nur 47 x 450,-. Tel. 06 21/40 80 85

109 Diesel, Safari-ausgerüstet, TÜV 4.76, Details durch Häusler, 2887 Elsfleth, Sperlingslust. 63 830

Typ 109, 12sitzig, Stationsw., 1. Hd., Bj. 70, 25 000 ml., Mot. + Getr. nachw. gen.überh., Lack neu, neu bereift, zusätzl. 5 neue Wüstenr., Eberspächer-Hzg., Gepäcktr. + 2 Alu-Koffer 80 x 120 x 40, TÜV 11.75, 4 Schneeketten + Zubeh., evtl. Radio, VB 15 000.– v. Privat. Tel. 07 11/69 52 18. 63 454

Gesucht Rover 3500 S, mit Unfallschaden od. techn. Defekt. Tel. 0 75 61/47 71. 63 456

RANGE-ROVER, bahamagold, neu, sofort gegen bar abzugeben. Tel. 02 71/31 15 33 + 31 17 33. 63 630 H

ROVER 2000 TC, 2.74, 1. Hand, sehr gepflegt, mex.-braun, Colorglas, Lederausstattung, V8, alle Extras, unfallfrei, DM 9500.–. Tel. 07 81/20 56, 9–16 Uhr. 63 653

Saab

SAAB 96, Bj. 71, weiß, 100 000 km, zu verkaufen. Tel. 0 22 21/35 35 31. 63 842

Simca

Simca Rallye 1, weiß-schwarz, Bj. 5.73, 32 000 km, Topzustand, DM 5000.–. E. Klump, Tel. 06 11/41 70 11 bis 16 Uhr. 63 458

Simca 1100 TI/5türig, zugel. 8.10.74, 12 000 km, grün-metallic, 9200.– DM. Tel. 04 41/6 93 78. 63 459

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **Simca** 1000 bis Bj. 1971, TÜV-zugelassen. Jetzt zu herabgesetztem Preis: DM 198,–. Prospekt SI u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130**

Simca Rallye 1, EZ 8.74, 14 000 km, viele Extras, umsth. f. 5600.– DM. Tel. 0 61 51/2 83 92. 63 460

Rallye II, Bj. 5.74, ATM 5000 km (ges. 15 000 km), 1a, nur DM 6500.–. Tel. 04 41/6 93 78. 63 540

Suche dopp. Vergaseranlage m. Ansaugkrümmer. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 567

Sportwagen

NSU – Sport Coupé Straßenversion, (2sitz. Polyesterkaross. m. Flügeltüren), 1000 ccm, ca. 100 PS, Alu-Räder, 7-Zoll-Felgen und div. Zubehör, alles TÜV-eingetragen, Preis DM 9800.– inkl. MwSt. Tel. 07 31/8 30 41. 63 631 H

100% Kaufe jed. Auto ab 67, auch Sport- u. Jahresw. **Telefon 07 11/56 13 24.** 63 808 H

VW do Brazil-SPZ! Einmalige Chance für Liebhaber! Tel. 05 11/64 56 94. 63 734

Steyr-Puch

Steyr-Puch 650 TR II, 45 PS, TÜV 8.76, Monte Carlo-Auspuff, Motorschaden, Schalensitz, Lederlenkrad 29 cm, Racing-Reifen, VB 1500.– DM. Tel. 0 23 22/2 16 33. 63 476

Verkaufe Steyr-Puch, Tel. 0 81 41/2 17 16. 63 475

Sunbeam

Rarität! Cabrio Sunbeam Alpine V, Bj. 7.68, TÜV 10.76, Hardtop, guter Zustand, VB 3950.– DM. Tel. Sa.–So. 0 76 64/87 56. 63 461

Toyota

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. Tel. 06 31/6 49 75 und 6 10 17.

POSTERT-TOYOTA-TEAM
tunt – wartet – verkauft
Toyota 1000 Gr. 1 Racing
Celica 1600 GT Gr. 1 Racing
Celica 1600 GT Gr. 1 Rallye
43 Essen, Rellinghauser Straße 302
Telefon 0201/281191 und 276203

Triumph

TRIUMPH
AUTOHAUS KEMPEN
Köln 37 49 81 und 37 56 77
Ständig An- und Verkauf von Triumph-Sportwagen!

Wir wühlen nach lädierten, bzw. altersschwachen oder verunglückten engl. Autos. Tel. ab 18 Uhr 0 72 61 / 41 52. 63 713

Liebhaber-TR 4, Bj. 63, täglich gepflegt, 4500.– DM. Tel. 0 73 32/55 33. 63 465

Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 63 781 H

Spitfire MK 3, 9.68, ATM 30 000, Hardtop, Bügel, Hosenträgerg., dazu: Getriebe, Hinterachse, Lenkung, Verdeck, Spritzdecke, Spurverbr., 2500.– DM. Tel. 0 22 21/65 57 24. 63 466

TR 4, Bestzustand, schwarz, Speichenräder, VB 3000.– DM. Tel. 0 23 22/4 27 14 od. 0 64 21/6 86 62. 63 467

EG-Importe – Ihr Preisvorteil!
Austin, MG, Triumph, Jaguar, Peugeot
z. B. TR 6 PI fabrikneu NUR DM 13 500,–. EG-Importe A. Semrau, 4150 Krefeld 1, 0 21 51 / 2 45 09 Q

TR 4-A-Teile wegen Hobbyaufgabe meistbietend abzugeben. Gehbauer, 61 Darmstadt, Sandbergstr. 70, Tel. 0 61 51/6 53 24. 63 468

TR 6 PI, 143 PS, Bj. 72, 40 000 km, Ber. 185–15, Radio, Overdrive, VB 9500.– DM. Tel. 0 26 08/2 34 Die.–Sa. 8–18 Uhr. 63 469

Triumph-Barankauf 0711/732669
63 752 H

Verkaufe TR 4-Motor, kompl. (Getr. mit Overdrive), nach Generalüberholung 2000 km gelaufen, VB 1250.– DM. Tel. 0 53 72/4 31. 63 471

TR 6, 12.72, TÜV 1.77, 48 000 km, opt., techn. Bestzustand, DM 8400.–. Tel. 02 11/8 99 50 82, ab 17 Uhr: 22 38 58. 63 472

Aus Spitfire alle Teile u. LM-Felgen. Tel. 0 97 21/9 04 07. 63 473

TR 6, Bj. 70, 143 PS, TÜV 9.76, dkl.-blau, Radio, Overdrive, gepflegt, DM 5850.–, Hardtop + DM 650, evtl. einzeln. Tel. 09 11/33 22 21. 63 474

Triumph 2500 PI, Bj. 71, dkl.-rot, schwarze Ledersitze, Radio, neues Getriebe, Spurverbreiterung, Bestzust., Gar.-Wag., Overdrive, DM 3900.–. Tel. 0 51 51/6 17 95. 63 543

Triumph-Spitfire, Bj. 73, TÜV 77, Garagenw., DM 6400.–. Tel. 0 73 46/21 99. 63 656

Gebrauchtteile
Tel. 0 29 43/25 86. 63 782 H

GT Mk 1, v. Pr. zu verk., 10.68, TÜV 11.76, dkl.grün, Speichenr., Stereo-Cas., Garagenfahr., Pr. DM 3333.– VHS. A. Gömann, 3254 Emmerthal 1, Brückenstr. 1, Tel. 0 51 55/72 80. 63 687

Minipreise für gebrauchte Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 o. 0 21 05/44 96. 63 787 H

Verk. MK 3, Bj. 68, TÜV-frei, Motor l. def., 1450.– DM. R. Kruthof, 4354 Datteln, Parkweg 14. 63 470

Veteranen

Rohn, Veteranen u. Ersatzteile sucht u. liefert 7 Stgt., Rosensteinstr. 32, Tel. 07 11 / 29 42 09

11 CV Normale, Bj. 54, in einjähriger Arbeit, total überholt, viele Neuteile, Lack, Chrom, Innenausstattung neu, TÜV, Preis VS. Tel. 0 30/7 74 49 99 ab 20 Uhr. 63 688

Opel Olympia, Bj. 51, TÜV 9.75, gut erh., Lagerschaden, 950.— DM. Tel. 0 47 31/23 04. 63 499

Suche Merc. 170 Cabrio, o. ähnl. Cabrio, evtl. Citroen, Gangsterl., fahrb., bis DM 2000.—. M. Endres, 874 Bad Neustadt, Rhönstr. 83. 63 500

Rarität: VW-Schwimmer, Bj. 43, technisch und optisch 1a, weitgehend Original, TÜV 10.75, gegen Höchstgebot ab Standort Raum Koblenz. Tel. 0 26 84 / 71 49. 63 824

Citroen 11 BL, Bj. 53, TÜV 77, sehr guter Orig.-Zust., VB DM 7800.—. Tel. 0 40/2 79 05 00 u. 4 39 92 83. 63 501

Alfa Giulietta Spider 1600, 111 PS, 1961, TÜV 77, blau, Motor generalüberholt, VB 5900.— DM. Brockhaus, 1 Berlin 41, Grunewaldstr. 7, Tel. 0 30/7 91 96 44. 63 546

Verk. 1 Opel Kap. L, Bj. 58; 1 Lloyd Alex. Kombi TS, Bj. 59; beide TÜV 76, je DM 1300.— od. Gebot. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 598

MG, Bj. 51, Cabrio, Rechtssteuer, gegen Gebot zu verk. (nicht unt. 3600.— DM). Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 599

Alfa Romeo Giulietta Spyder, Bj. 1960, TÜV 4.76, Top-Zustand, (Neuteile 3000.— DM), viele Ersatzteile, VB 4000.— DM. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 602

Wer kann helfen? Suche Felgen für BMW 328. W. Knebel, 59 Siegen, Postfach 115. 63 646

Mercedes-Benz, Typ 230, Cabrio, 2-Sitzer, Bj. 37, guter Zustand, fahrbereit, DM 18 500.—. Tel. 0 54 21/7 01-4. 63 169

11 CV, Bj. 51, sehr guter Originalzustand, DM 5300.—. Tel. 02 61/6 26 88. 63 478

Cabriolet gesucht, Bj. 1935 bis 1950, fahrbereiter, guter Zustand. Tel. 0 23 61/2 82 50. 63 484

VW 49 (get. Fenster) u. **VW 52,** orig. u. gut erh., nicht zugel., jedoch fahrb., geg. Gebot. Tel. 0 71 41/7 16 14. 63 485

Mercedes 220, 1955, 84 PS, TÜV 2.77, optisch u. technisch 100%ig, VB DM 4000.—. J. Plumbohm, 46 Dtmd-Lütgendortmund, Klobestr. 23. 63 486

11 CV, guter Zustand, 2700.— DM VB. Tel. 0 25 09/5 19, Mo. 9—13 Uhr. 63 493

Daimler-Benz D 170 SV, Bj. 1953 in gutem Zustand, an Liebhaber, VB DM 5000.—. V. Otto, 567 Opladen, Im Hederichsfeld 86, Tel. 0 21 71/4 69 28, ab 17 Uhr. 63 494

Renault Prima 4, Bj. 1933, best. Zust. u. kompl. Ford T-Motor zu verk. Tel. 0 22 52/31 08. 63 496

Suche 2sitzer Cabriolet. W. Knebel, 59 Siegen, Postfach 115. 63 647

Mercedes 170 Da, Bj. 1950, 1a Zustand, verk. Tel. 04 61/2 77 34. 63 497

Ford „Eifel Cabrio", TÜV abgen., gesucht. R. Krümpelmann, 4407 Emsdetten, Kirchstr. 40. 63 498

Wegen Platzmangel abzugeben: **Liebhaberstück Opel P 4,** Bj. 36, TÜV Dez. 76, fahrbereit, umgebaut für Landwirtschaft, VB 8000.— DM. Tel. 07 11 / 34 93 88. 63 545

Sammler verkauft! Jaguar XK 140 Cabr., DM 10 000.—; Facel Vega HK 500, DM 9000.—; Lagonda Coupé, 54 (läuft nicht), DM 2750.—; Willy's Jeep, 1943, DM 3750.—. W. Hascher, Lijnbaansgracht 278 (Garaga), Amsterdam/Holland, oder Tel. 00 31/21 53 - 8 39 40, ausgenommen Mittwoch. 63 856

Verk. BMW R 51, Zündapp 500, Bj. 39 u. versch. andere Modelle. A. Schatzer, Brixen, St.-Josef-Str. 41, Italien. 63 863

Studebaker Commander, Bj. 49, geg. Höchstgebot. Tel. A-(02 22) 73 53 17, 7 39 94 33. 63 495

Austin seven, 1933, Fahrgestell 1a, Karosserie reparaturbedürftig, 2800.— DM. Tel. 04 21 / 49 02 87. 63 483

2 Citroen, Bj. 27/28, C 4, Limo, DM 3900.—, Lfw. DM 1500.—, verk. Tel. 07 81/ 49 66. 63 481

2 Messerschmitt K.R. 200 u. Ersatzt. DM 1500.—, Goliath 3-Rad, Bj. 60, DM 750.—. Tel. OG 07 81 / 49 66. 63 480

Oldtimer restauriert od. nicht restauriert vor 1930 Lim. von Barzahler gesucht, nur 100%iger Originalzustand. Angebote evtl. mit Foto unter Chiffre A 12/63 821

Original Londoner Taxi Austin, gut eh., TÜV Dez. 76, 3900.— DM. Tel. 0 23 51 / 2 51 18. 63 735

Buick, Bj. 49, 4500.— DM. Tel. 0 61 36/ 39 90. 63 193

OLDSMOBILE 1901 CURVED DASH, s. g. Zust., DM 17 500.—. Chiffre A 12/63 854

Rover, Bj. 48, sehr gut. Zustand; Ford Popoular, Bj. 54, nur 33 500 km gel.; Austin 8, Bj. 39. Tel. 00 31 / 47 09 / 18 68, ab 18 Uhr, od. 18 98 Horst, Holl. 63 862

Ford Popoular 10 Cabrio, 1936, voll restauriert. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 867 H

KLASSIKER SENSATIONSANGEBOT! Horch Sportcabriolet 3,8 l, Typ 930 V, 94 PS, Bauj. 1939, V8-Motor, 100%ig original erhalten, überprüft und renoviert, **Bestzustand,** geg. Höchstgebot zu verkaufen! Chiffre-Nr. A 12/63 870

Citroen 11 CV B, BL, Com., Rosalie, Bj. 34, alle TÜV; Cabrio, Bj. 26, B, Bj. 49; **2 Peugeot 201,** Bj. 31 (teilrest.) - Bj. 34, zu verk. Tel. 0 73 46 / 7 75. 63 479

11 CV, Bj. 52, restaur.-bed., mit AT-Motor sowie Bremsleitg. u. sonstiges umsth. zu verk., Preis VHB 2500.—. H. Lassner, 85 Nürnberg, Burgkmairstr. 14. 63 482

Suche MB 170 Cabrio, auch restaurationsbedürftig. Angebote unt. Chiffre A 12/63 572

ROLLS-ROYCE-Sammler sucht Oldtimer — nur mit Angabe der Chassisnummer und sonstige techn. Daten sowie Fotografie und Barpreis. Angebote unter Chiffre A 12/63 571

Volvo

Suche B 20 A-Motor, 82 PS. Tel. 0 21 53/65 56. 63 549

Buckel-Volvo, Bj. 64, TÜV 9.76, technisch gut, umständehalber, günstig abzugeben. Tel. 07 71/24 74, a. 18.30 h. 63 550

Suche für Volvo 122 S, Bj. 66, Tiefbettfelgen. R. Scheele, 28 Bremerhaven, Scharnhorststr. 3. 63 552

Buckel 544 Sport, Bj. 65, TÜV Ende 76, 86 PS, Doppelvergaser, Tiefbettfelgen, Drehzahlmesser 120 000 km, kein Rost, VB DM 2200.—. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 573

PV 544 A Sport als Teilewag. od. z. Aufbau geg. Gebot. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 603

Suche Volvo 144 autom. Chiffre A 12/63 817

VOLVO P 1800 S, Bj. 68, im guten Zustand, ganz oder als Ersatzteile günstig abzugeben (Kabelbrand). VOLVO Buckel, Bj. 62, an Bastler gegen Angebot abzugeben. Hans Wencek, 4132 Kamp-Lintfort, Moerser Str. 278, Tel. 0 28 43/22 29, 8—17 Uhr. 63 551

Wichtige IAA Information für unsere Inserenten:

auto motor und sport wird sich in drei Schwerpunkt-Ausgaben ausführlich mit der Internationalen Automobilausstellung beschäftigen und seine Leser ebenso umfassend wie objektiv informieren.

Die IAA-Ausgaben finden erfahrungsgemäß besonders lebhaftes Interesse. Sie werden über einen längeren Zeitraum als fundierte Orientierungshilfe genutzt.

Die IAA-Ausgaben erscheinen mit einer Auflage von über 500 000 Exemplaren. Sie erreichen gezielt die engagierten, am Automobil überdurchschnittlichen interessierten Autofahrer und echten Kaufinteressierten.

Deutschlands meistgekaufte Autozeitschrift wird pro Nummer von durchschnittlich 3,05 Millionen Autofahrern gelesen.

auto motor und sport bietet mit den IAA-Ausgaben eine hervorragende Möglichkeit zur aktuellen Marktinformation. Buchen Sie frühzeitig Ihren Platz in diesen Heften.

Detaillierte Insertionsunterlagen schickt Ihnen auf Anforderung gern die Anzeigenabteilung.

Schreiben Sie an
MOTOR-PRESSE
STUTTGART
7000 Stuttgart 1
Leuschnerstr. 1
Tel. 0711/2142-252
Telex 07 22 036

auto motor sport

Deutschlands meistgekauftes Automagazin.

Ausgaben	Erst-verkaufs-tag	Anzeigenschluß s/w	Anzeigenschluß 4c
18 Vorschau	27.8.	8.8.	10.7.
19 Haupt-ausgabe	10.9.	25.8.	24.7.
20 Berichts-heft	24.9.	8.9.	7.8.

auto motor und sport

auto motor und sport hat mit über 470.000 Exemplaren nicht nur die höchste Auflage aller Auto-Kaufzeitschriften im Bundesgebiet, sondern auch das weitaus

größte Gebraucht-wagen-Angebot.

Hohe Auflage und dichte Verbreitung sind eine sichere Basis für den Erfolg Ihrer nächsten Gelegenheitsanzeige in auto motor und sport.

Preise für private Gelegenheitsanzeigen einschließlich Stellengesuche DM 6,30 inkl. MwSt. für 1mm Höhe bei 43 mm Breite. Wenn Ihre Anzeige unter Chiffre erscheinen soll, erhöht sich der Preis um DM 5,– inkl. Porto und MwSt.

Verwenden Sie den anhängenden Bestellschein oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Veröffentlichung in der nächsterreichbaren Ausgabe.
Anzeigen aus dem Ausland können nur gegen Vorauskasse veröffentlicht werden.

BESTELLSCHEIN Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG · 7 Stuttgart 1 · Postf. 1042

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text_____mal in der Zeitschrift auto motor und sport auf. Die erste Anzeige soll gleich in der nächsterreichbaren Ausgabe unter der Rubrik_____erscheinen.

Die Anzeige soll
☐ mit folgender Anschrift
☐ nur mit meiner Telefon-Nummer
☐ unter Chiffre erscheinen

(Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen).

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Datum, Unterschrift AMS 12/75

Volvo

Volvo 164 E, 11 Monate, 31 500 km, erstkl. gepfl. Langstreckenwagen, unfallfrei, 1. Hd., türkismetallic, Leder schwarz, Extras, verkauft. Tel. 0 70 56/10 55. 63 652

122 S, Modell 69, AT-Motor 28 000 km, sehr viele Extras, Sonderausführung, TÜV 5.77, DM 5500.–. Tel. 0 53 1/2 13 79, von 18–19 Uhr. 63 827

Buckel-Volvo P 544, Sport, TÜV 4.77, 1a Zustand, Stereo, Extras, für VB 5400.– DM. Tel. 07371/6673 ab 18 Uhr. 63 556

VOLVO 164, Bj. 1970, unfallfrei, ATM 15 000 km, DM 5500.–. Tel. 0 53 21/2 23 06. 63 502

Volvo-Barankauf 07 11/73 26 69 63 753 H

HEJA, HEJA BUCKEL-LIEBHABER! Schweren Herzens verkaufe ich aus berufl. Gründen meinen PV 544, B 18 Sport, amerik. Ausf., Bj. 64, weiß, 5½ Zoll-Felgen, H4, Radio, 150 000 km orig., TÜV 6.76, techn. u. opt. 1a, gegen Höchstgebot (VB 4000.– DM). U. Gräber, 6 Ffm., 61, Meersburger Str. 15, Tel. 06 11/80 79 38, werkt. 8–17 Uhr. 63 555

Volvo 1800 ES, evtl. a. Blech- od. Motorschad. ges. Chiffre A 12/63 574

VW

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **VW,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt VW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Scirocco TS, 6.74, 85 PS, 175/70 SR 13, 30 000 km, gelb, Radio, Festpr. 9200.– DM. Tel. 0 51 93/17 07. 63 490

Fa. Lis-Power, verk. den schönsten und schnellsten zugelassenen Straßenkäfer, VB DM 16 000.–. Tel. 07 11/31 27 75. 63 558

Rarität: VW-Motor, 80 PS, 10 000 km, mit S+S-Auspuff, DM 1350.– VHS. Speyer, Tel. 0 62 32/7 41 48. 63 689

Suche 1,6 l, 50 PS Käfer-Motor, max. 30 000 km; Verk. Ansa-Auspuff, fast neu. K. Stöckel, 68 Ma., B 1,9. 63 690

Super-Käfer VW 1303 LS, Bj. 11.72, TÜV 12.76, 72 PS, Frontölk., alle Instrumente, 165 SR 15 aus 5½ J 15, Bestzustand, gar. unfallfrei, VB DM 5200.–. Tel. 0 23 73/23 40. 63 691

STOLP TUNING
Vergaseranlagen — Ölkühlungen
Spezialmotoren — Tuningteile für VW
E. Stolp, 2 HH 55, Blank. Bhfpl. 3, T 040/867350

VW Scirocco TS, Bj. 7.74, 18 000 km, rot, Radio, Unterbodenschutz, neuwertig. Tel. 0 76 64/88 80. 63 553

Käfer: 75 PS, TÜV 1.77, opt. u. techn. Bestzustand, v. Extras, alles TÜV-eingetr., zu verkaufen. H. Rudolph, 741 Reatlingen-Sondelfingen, Rangenbergstr. 20/117, Tel. 071 21/20 55 69, Mo.–Fr. 8–16 Uhr. 63 554

4 Lemmerz 5½ J 15 mit 165 SR 15 Conti TT zu verk. Tel. 0 74 72/2 15 51. 63 557

Mahle-BBS-Leichtmetallrad mit TÜV-Bescheinigung

5,0 x 13"
VW Golf, Scirocco
Passat, Polo
Audi 50, 80
DM 177,60
inkl. 11% MwSt.

Händler: Fordern Sie bitte unser Angebot an.

kissel automobiltechnik
61 Darmstadt, W.-Leuschner-Str. 36
Tel. Q 0 61 51 / 2 23 17

Passat Variant L, 55 PS, Bj. 7.74, phönixrot, M-Paket, Stahlgürtelreifen, Automatikgurte, Nackenstützen, ca. 9300 km, für DM 9600.– verk. WA. U. Schulz, 3151 Vöhrum, Ulmenweg 10. 63 559

Cabrio 1303 LS, 4.74, 30 000 km, 1a, Stereo, Extras, 30% Nachlaß. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 604

Nach wie vor 75-PS-Motor
VW-Tuning
Sauer & Sohn
611 Dieburg, Tel. (0 60 71) 26 63
Sauer VW-Sportauspuff über den Fachhandel

1302 Superkäfer, Bj. 71, TÜV 77, mit Kotfl.-Verbr., 7"-Leichtmetallfelgen u. br. Reifen, sämtl. Sportzubehör m. 90 PS-Porschemotor, alles TÜV-eingetragen. Preis 6950.– DM. Evtl. Inzahlungnahme. Tel. 0 63 31/57 81 oder 0 63 33/14 47. 63 648

Sämtliche Tuning-Teile für Käfer- u. 411-Motoren bis 2500 ccm liefert **Ing. Bernd Riechert, 582 Velbert, Lievorsfeld 16.** 91seitig. Katalog bitten wir geg. DM 6,— in Briefm. anzuford. Tel. 0 21 24/5 51 76

VW 1303 S, Vorführwagen, Bj. 1974, 10 000 km, mit Oettingeranlage TSV 2000 HS, 85 PS, TÜV-eingetragen und Ölkühleranlage, zu verkaufen. Tel. 0 67 24/7 37. 63 645

100% Kaufe jeden VW bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24. 63 774 H

ÖLKÜHLUNGSANLAGEN, DOPPEL-ÖLPUMPEN, NOCKENWELLEN, für VW-Käfer liefert: **Fa. DR. SCHRICK, Remscheid 12, Dreherstr. 5**

Verschiedene

Merc. 406, Kastenwagen, DM 1900.–. Tel. 0 51 21/8 25 55. 63 477

Peugeot, Triumph, Austin **EG-Importe** Ihr Preisvorteil! EG-Importe A. Semrau **4150 Krefeld 1,** 0 21 51 / 2 45 09 Q

Suche günst. X 1/9, Bagheera, Alfa Spider od. GTJ. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 170

Suche BBS-Felgen 6 J x 13, BMW-Drehzahlm., Recaro-Sitz. Tel. 00 43/55 72/4 08 44 von 12–13 Uhr. 63 858

Tausch

Guzzi 850 GT (Krad), TÜV 76, div. Extras, techn. + opt. einwandfr., gegen guten Buggy. W. Dertz, 1 Bln. 41, Görrestr. 11. 63 463

Tausche neuen optim. Cooper 1300 (165/70, Rennausp.), geg. MG B, Bj. 73–74, mit wenig km. Angeb. schriftl. an: R. Hubig, 66 Saarbrücken, Saargemünder Str. 80. 63 464

Austin Healey Sprite MK 1 (Frosch), Topzustand, gegen Limousine. Tel. 0 98 51/24 83. 63 541

Tausche Fiat 124 Sport 1600, 110 PS, 5-Gg., Hohlraumvers., Gurte, LM-Felgen, Abarth, 30 000 km, in erstklassigem Zustand, Sonderl. silbermetallic, geg. Scirocco TS. A. Pracht, 753 Pforzheim, Westliche 69. 63 542

BMW 1600/2, gegen TT-Motor, 95 PS mit Verg., 165/70 auf 6,5 ATS. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 570

Verschiedenes

decor-lines
der Selbstklebe-Zierstreifen für alle PKW, Transporter usw.
Farben: schwarz, weiß, mattgold

1 Rolle DM 7,50, inkl. MWSt.+ Verp., Breite 3 mm, 1 Rolle=12 m für 1 PKW ca. 3 — 4 Rollen
per Nachnahme durch
autoplus
1 Berlin 31, Kurfürstendamm 93

AMS 56 bis 72, davon Jhrg. 56 bis 61 original eingebunden, ohne Hefte 10/63 und 1 bis 14/66, abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 12/63 601

Verkaufe kompl. Jahrg. 1970 AMS, unt. Chiffre A 12/63 600

KLEBER-REIFEN

185/70 HR 13	89,60	195/70 HR 14	130,50
195/70 HR 13	113,70	205/70 HR 14	145,10
185/70 HR 14	109,60	185/70 HR 15	119,—

einschl. 11% MwSt. — Versand per Nachn.
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62 oder 75 42

MERCEDES-BENZ 350 SL-Motor, Baumuster 107 043, vom Herstellerwerk überholt, preisgünstig abzugeben. Div. Original-Ersatz- und Blechteile für ältere Mercedes-Typen. Autodienst Hermani GmbH & Co KG, 6 Frankfurt/M., Karl-v.-Drais-Str. 7–9, Tel. 06 11/54 30 11, Herr Löw. 63 632 H

Orig. amerikanische Polizeisirene
6 u. 12 V, fabrikneu, in Deutschland nicht zugelassen, zum konkurrenzlosen Preis von DM 125,— abzugeben. E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72 / 5 64

Wir suchen Interessenten für Kfz-Überführung in den Nahen Osten und Iran. Chiffre A 12/63 168

Sportanhänger, Tandem, überholungsbedürftig, zu verkaufen. Tel. 0 52 21/5 11 20. 63 492 H

Orig. US-Fallschirmspringer-Stiefel (Kampfstiefel) in den Größen 40—47, Preis 65,85 DM.
Flying-Jacket, Orig. B 15 (Fliegerbomber-Jacke), Preis 62,— DM.
Marine-Kampfmesser, Preis 19,50 DM.
US-Daunenschlafsack, gebraucht, jedoch in sehr gutem Zustand, mit wasserdichtem Popeline-Überzug, Preis 98,— DM. Gesamturteil aus DM-Test über diesen Offiziersschlafsack: Preiswert und empfehlenswert.
NN Versand M. Biener, 8536 Markt-Bibart, Frankenbergstraße 12

5,5 x 13 Ronal, Opel/BMW m. TÜV, 435.— DM, tii-Mot., neu, 1400.— DM. Tel. 0 88 22/47 44. 63 488

Suche zur Erweiterung meiner Sammlung noch Wiking-Modellautos der Baujahre 1950–1972. J. Küsel, 2801 Oyten 1, Elbinger Str. 48. 63 489

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98. 63 790 H

Tausche 2 Jahre alten Farbfernseher gegen Mercedes 220 oder S, Bj. 55/56, evtl. Wertausgleich. Tel. 0 51 93/17 07. 63 491

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf + Verleih Gratis-Prosp. v. Fleischmann Film 83 Landshut

Suche guterhalt., günstiges Selbstwahl-Autotelefon u. 4 orig. DB Alu-Felgen 6 J x 14. Tel. 0 68 96/6 73 74. 63 547

Gesucht werden illustrierte Audi- und Horch-Autokataloge, Jahrgänge 1930 bis 1940. Preisangebote unt. Chiffre A 12/63 849

Twinmaster 300.— DM. T. 0 43 02/4 03. 63 287

REIFEN
alle Fabrikate zu billigsten Preisen, 70er Serie, Ia mit Garantie, rufen Sie uns an, wir senden sofort frei. **Uwe Schein, Königstein/Taunus, Tel. 0 61 74 / 33 77.** 63 810 H

4 Dunlop Racing, 4,25/950–13, 970er Mischung, auf Felgen, DM 400.–, 4 Bridgestone Racing, RA 100, 5,00/7,30–13, auf Felgen, DM 200.–. Tel. 0 61 31/60 14 15 od. 4 01 50. 63 487

Enorm preisgünstig: Marken-Autoradios, Zubehör und Verschleißteile. Katalog gegen DM 3.50 vorab. AUTOTEILE-SCHRECKLINGER 7531 Ersingen Postfach

H-4 AUTOLICHT, besser sehen – schneller reagieren – sicherer fahren; 12V Pkw DM 54.29 inkl. MwSt., 24V Lkw DM 69.93 inkl. Nachn. Montage kinderleicht: Auswechseln der normalen Biluxbirne durch Einsetzen v. H-4 Birnen m. unserem bewährten Sezial-Einsatzr. Näheres: ROLA, 7531 Neuhausen, Lärchenw. 5. 0 72 34/3 31. 63 788 H

Flieger-Uhren
Faszinierende Modelle erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

Wer leiht mir August/September 1975 einen VW-Camper oder ähnliches Fahrzeug. Gegenleistung kostenlose Ferienunterkunft in SWAKOPMUND/Südwestafrika. Zuschriften unt. Chiffre A 12/63 857

ALU-verchromen von Autoteilen, schnell u. preiswert. Galvanik Wagner + Wessollek, 465 Gelsenkirchen, Wiehagen 131, Tel. 0 23 22/20 64 21. 63 835 H

Stellengesuch

Maschinenschlosser, 26 Jahre, einige Semester Maschinenbau, sucht Stellung als KD-Berater oder Verkäufer im Kfz-Wesen, Großh., in Süd-Niedersachsen. Unter Chiffre A 12/63 597

Nutzen Sie die Erfahrungen anderer! Es bleibt Ihnen unbenommen, sich Ihre eigene Technik sportlichen Fahrens zu erlernen – ein paar Dreher und Beulen gehören dann zur Ausbildung. Für den aber, der seine Sache konsequent betreibt, gibt Altmeister Piero Taruffi seine Tips in dem Buch „Stil und Technik des Rennfahrens" und macht ihn anderen überlegen. Seine Handreichungen wirken sich auch im Alltagsverkehr beruhigend aus. 128 Seiten, 67 Fotos, zahlreiche Abb., Leinen, DM 24,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf! Der notwendige Ratgeber für den Käufer und Verkäufer mit einer Fülle von nützlichen Hinweisen von Klaus Freund, „Gebrauchtwagen, Tips – Checkliste – Daten – Kosten", durchleuchtet den Gebrauchtwagenmarkt – zeigt Tücken und Klippen – verhilft zu reellem Kauf und günstigem Verkauf! 240 Seiten, 40 Abb., Leinen, DM 22,–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler · Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,–. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Ein Traum – Job!
Nein – ein Beruf, der Freude macht und Erfolg bringt
FAHRLEHRER (IN)
Ein zukunftsreicher Beruf, sichere Existenz, hohes Gehalt, begrenzte Arbeitszeit. Aufklärungsschrift Z 172 kostenlos und unverbindlich.
FAHRLEHRER-FACHSCHULE
seela
3300 Braunschweig - Tel. 05 31/37 10 91
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte mit Internat für das Bundesgebiet.

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter **Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Tages-, Wochenend- und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre. Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte **FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF,** Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 367

FAHRLEHRER, VERKEHRSLEHRER BERUFSKRAFTFAHRER
Auf Anfrage umgehend Informationsmaterial!
DEUTSCHES VERKEHRS-PÄDAGOGISCHES INSTITUT
Gemeinnütziger Verein – Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte 706 Schorndorf, Göppinger Str. 5–7, Tel. 0 71 81 / 55 38 u. 6 39 33

Fachschulen Stadthagen

Dr. W. Blindow
staatlich anerkannt
496 Stadthagen, Hüttenstr. 5, Tel. (05721) 3061
Aufnahmevoraussetzungen: Schulabschluß, Lehre, Berufspraxis. Aufstieg in 24 Monaten mit Beihilfen vom Arbeitsamt zum
staatl. geprüften Techniker
Fachrichtungen: Maschinenbau, Elektrotechnik, Bautechnik
staatl. geprüften Betriebswirt
Rechnungswesen, Beschaffung, Absatz, Personal. Organisation/EDV. Zusatzkurse: Fach(hoch)schulreife, Refa, AWF, Ausbilder, EDV Neubau, Wohnheime, Mensa. Nächster Beginn: 1. 10. 75 / 1. 4. 76

Garagen

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen Schwingtore Hallen

Bitte Prospekte anfordern
Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn., Tel. (0271) 73141

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S

STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau EB GmbH, Verw. 34 Göttingen, Ruf 05 51/4 33 70

Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

Stahl-garagen
formschön u. stabil
Schwingtore
rollverzinkt

Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Niederdielfen Kreis Siegen · Postf. 2

Garagen
ab 595.-*
*Mit Drehtüren
Frei Haus direkt vom Hersteller
52 Typen
Besichtigung auch sonntags, 13–15 Uhr
Prospekt anfordern

Ossmann
7519 Eppingen (Heilbronn), Uhlandstr. 6
Tel. 0 72 62/84 15

Gutschein
Bitte senden Sie uns noch heute unverbindlich Ihr Informationsmaterial
Name _____
Ort _____
Straße _____

Sport Nachrichten

Reifenkrieg beim Rallyecross

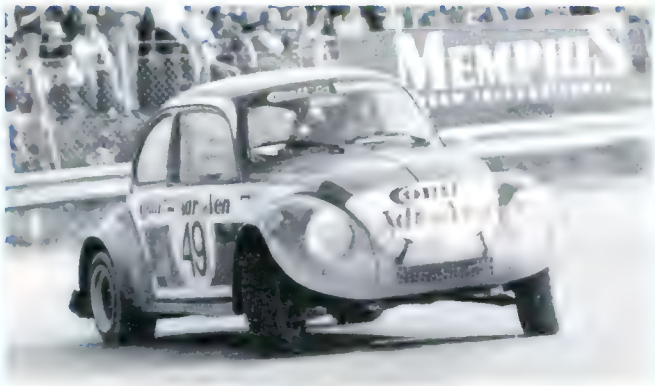
Der Rückzug des Reifengiganten Firestone vom Rennsport schüttelte im letzten Jahr die Formel 1 kräftig durch. Mit Zeitzündereffekt ist die Reifen-Durststrecke nun auch über den Rallyecross-Zirkus gekommen. Der Holländer Ard Graku, der Firestone-Gummis mit handgeschnitztem Profil bislang exclusiv an interessierte Rallyecrosser verkaufte, mußte mangels Nachschub über den Winter auf Dunlop umstellen. Und alle, die beim ersten Lauf zur Rallyecross-Europameisterschaft in Melk/Österreich nicht auf die bewährten Alt-Reifen zurückgreifen konnten, jammerten. „Man ist mit den Dunlop-Pneus fast zwei Sekunden langsamer", maulte Europameister Franz Wurz und steckte auf die Vorjahresgarnitur um. Herbert Grünsteidl klagte: „Ich kenne doch den Kurs wie meine Westentasche und habe mich trotzdem dauernd gedreht." Das große Suchen nach bereits abgelegten Pneus begann. Die Profile wurden nachgeschnitten, und vorerst rollten noch einmal alle Teams gleichwertig besohlt an den Start.

Trotz des abwesenden Spitzenduos Waldegård (Porsche) und Blomqvist (Saab) wurde dieser erste Wertungslauf zu einer überaus spannenden Angelegenheit, weil den bislang überlegenen österreichischen 2,4 Liter-VW (190 PS) in den Käfern von Hollands Importeur van Veen ein übermächtiger Gegner erwachsen ist: die grünweißen Niederländer fahren mittlerweile mit reinrassigen 300 PS-Motoren aus der Schmiede des Kölner Porsche-Tuners Erwin Kremer.

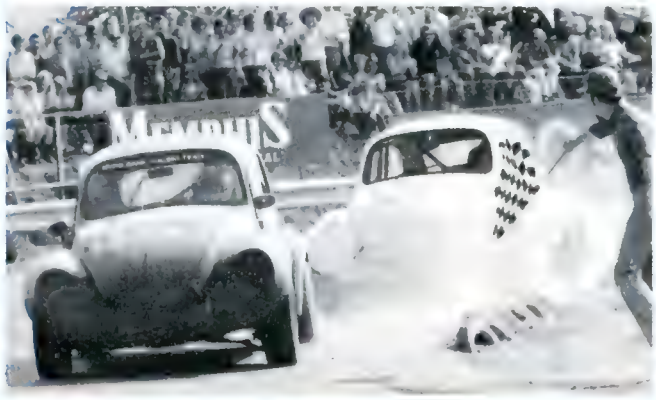
Nach einem ausgeglichenen ersten Lauf, den Grünsteidl vor Teurlings und Wurz (alle VW) gewann, trafen die drei Streithähne im zweiten Umlauf auf Ex-Europameister John Taylor (Ford Escort). Der wiederum startete einen Augenblick zu früh, zog nach innen und löste damit eine Kettenreaktion aus. Wurz stellte sich – angeschoben von Teurlings – quer und wurde von Grünsteidl gerammt. Auf der Strecke blieb Wurz mit einem gebrochenen Federbein an der von Bilstein neu konzipierten Vorderachse mit negativem Lenkrollradius. Grünsteidl, ein 30jähriger Mechaniker, setzt den Lauf zwar fort, hatte aber unter einer starken Prellung an der rechten Hand zu leiden, die ihm das Lenkrad beim Anprall übermittelt hatte.

Einen sehr unglücklichen Einsatz verbuchte auch Schwedens Rallyeprofi Per Eklund, der einen privaten, 180 PS starken Saab, gemeldet hatte. Die nur zeitweise optimal arbeitende Benzineinspritzung verhinderte Spitzenzeiten, so daß nur der zweite Lauf voll auf das Konto des stupsnäsigen Schweden ging.

Im dritten und letzten Lauf blieb Grünsteidl trotz lädierter Hand überlegen in Führung und siegte mit einem Punkt Vorsprung. Zweiter wurde der Holländer Chris Teurlings (ebenfalls VW) vor Ex-Europameister John Taylor (Ford Escort).



Aus Holland kommen die schnellsten Rallyecross-Autos, Käfer mit Porsche-Motoren (oben). Den Gesamtsieg errang trotzdem der Österreicher Grünsteidl. Probleme: Eklund im Saab.



Auf dem Vormarsch

Das Alfa-Team des Aachener Willi Kauhsen ist dem Gewinn der Markenweltmeisterschaft ein gutes Stück nähergekommen. In Pergusa feierte es mit Merzario/Mass und Pescarolo/Bell einen weiteren Doppelsieg vor dem Porsche 908-3 Turbo von Jöst/Casoni und dem Porsche-Carrera von Bertrams/Wisell. Alfa führt in der Markenweltmeisterschaft mit 95 Punkten vor Porsche (86), Renault Alpine (32) und Chevron (31 Punkte).

Weiter Laffite

Französische Fahrer beherrschen weiterhin die Formel 2-Europameisterschaft. Beim fünften Wertungslauf in Pau belegten mit Laffite (Martini-BMW Schnitzer), Jabouille (Elf-BMW Schnitzer), Depailler (March-BMW Schnitzer), Larrousse (Elf-BMW Schnitzer) und Leclère (March-BMW) fünf Franzosen die vorderen Plätze. In der Europameisterschaft führt Laffite mit 36 Punkten vor Larrousse (13) und Tambay (12 Punkte).

Denkzettel

Professionell geführte Teams, sei es in der Formel 1 oder im Tourenwagen-Sport, schöpfen einen Teil ihrer Erfolge aus der sorgfältigen Vorbereitung auf ein Rennen. Anhand lückenlos zusammengestellter Check-Listen wird Posten um Posten kontrolliert und abgehakt. Der Privatfahrer dagegen, weit weniger aufwendig arbeitend, verließ sich bislang größtenteils auf sein Gedächtnis und erlebte vor Ort nicht selten böse Überraschungen. Speziell ihm soll jetzt geholfen werden: In Zusammenarbeit mit der Obersten Nationalen Sportbehörde für den Automobilsport in Deutschland (ONS) hat der Schmiermittel-Hersteller Mobil eine Check-Liste zusammengestellt, die alle für ein Rennen oder eine Rallye wichtigen Dinge enthält. Interessenten erhal-

ten diese Merkzettel, die in Blocks zusammengeheftet sind, bei Mobil in Hamburg, Steinstr. 5.

Knall in der Prazdastraße 8

Die Tourenwagen-Europameisterschaft siecht weiter dahin. Auch beim zweiten Lauf, dem Großen Preis von Brünn, rächte sich ein seinerzeit zum Nutzen und Frommen reiner Werksteams ausgelegtes Reglement. Nachdem die vier Rennstunden das ohnehin recht magere Häuflein der angetretenen Teams ordentlich gebeutelt hatten, wurden noch ganze neun Fahrzeuge für das Gesamtklassement gewertet.

„Ras' net, halt' nur die Führung", gab gutgelaunt Teamchef Herbert Schnitzer seinem Schützling Dieter Quester mit auf den Weg durch die letzte Rennstunde. Mit fast zwei Sekunden Vorsprung übernahm der Österreicher das BMW-Coupé von seinem deutschen Coequipier Albrecht Krebs, der keine besonderen Vorkommnisse zu vermelden hatte. Der Stop war eine reine Routineangelegenheit, die lediglich 57 Sekunden für Nachtanken und Scheibenreinigen kostete.

Auf dem zweiten Rang schleppte sich dieweil der angeschlagene Faltz-BMW von Siegfried Müller und Alain Peltier vorbei, die den Auftakt in Monza gewonnen hatten, die Wassertemperatur zu hoch, den Öldruck zu niedrig. Ihnen folgte bereits das beste Zweiliter-Auto, der Zakspeed-Escort von Heyer/Finotto, dahinter Mohr/Colzani auf einem weiteren Escort von Zakowski.

Was sich sonst noch an gehobenem Tourenwagen-Material in die CSSR verirrt hatte, war bereits ausgerollt: Motorschaden am zweiten Schnitzer-BMW mit Brun/Zondler, Nockenwellenschaden am Coupé von Arm/Kocher schon in der ersten Runde. Rummel/Hegels stellten ihr Zweiventilcoupé mit Kupplungsschaden ab, Grohs/Denzel hatten Ihren 2002 mit einem defekten Pleuel im Stich lassen müssen. Den einzigen Lichtblick im weiteren Rennverlauf brachten die erstmals vom Werk eingesetzten Skoda 130 S. Mit 122 PS aus 1300 ccm und dem schier unglaublichen Gewicht von 600 kg machten sich die östlichen Leichtgewichtler positiv bemerkbar und kamen immerhin auf den Plätzen vier und fünf ein. Im Westen werden die bauchigen Coupés aus Alu und Kunststoff vorerst nicht zu sehen sein: Ihr Ziel ist die acht Rennen umfassende Sozialistische Meisterschaft.

Bei Schnitzer stand der Sekt schon kalt, als es in der Prazdastraße Nr. 8 in Brünn einen großen Knall tat. 25 Minuten vor Rennschluß verrauchte der vermeintliche Sieg in einer großen Ölwolke. Müller/Peltier führen nach ihrem zweiten Gesamtsieg die Tourenwagen-Europameisterschaft vor Heyer/Finotto an. Ob es freilich zu den sechs Läufen, die erforderlich sind, um einer Meisterschaft den offiziellen Status zu verleihen, kommen wird, ist fraglich. Eine engere Staffelung der Klassen mit voller Punktzahl für die jeweiligen Divisionssieger würde mit Sicherheit auch jene Fahrer auf den Plan locken, die sich durch die jetzige Punkteverteilung nach dem Gesamtklassement abschrecken lassen.

Gesamtsieg auch im zweiten Lauf zur Tourenwagen-Europameisterschaft: Müller/Peltier (oben). Gute Vorstellung: Skoda 130 S.

Tag der Junioren

Otto Paul Rutat, Begründer der ONS-Sicherungsstaffel und geistiger Vater anderer nützlicher Einrichtungen im deutschen Rennsport, faßte vor zehn Jahren einen mutigen Entschluß: In Holland, wohin der damalige Vorsitzende dem MSC Langenfeld wegen der in Deutschland fehlenden Rennstrecken ausweichen mußte, veranstaltete er Deutschlands einzigen Renntag für Nachwuchsfahrer.

Die Entwicklung gab Rutat recht, wie die jetzt zehnte Junioren-Trophy in Zandvoort bewies. Erstmals unter Leitung des neuen Vorsitzenden Ernst Harmening zeigte das Jubiläumsrennen, daß auch Ausweisfahrer heute über ausgesprochen gut vorbereitete Fahrzeuge verfügen. Herausragende Leistungen gab es im Rennen der Tourenwagen und GT durch den 25jährigen Düsseldorfer Günther Chrzanowski auf einem Porsche Carrera und im Lauf der Formel V durch Walter Spitaler auf einem Kuki-PS. Den Höhepunkt des Tages jedoch bildete der fünfte Lauf zum nationalen Renault 5-Elf-Pokal, den Karl Mauer vor Karl Fix und Peter Berlieb gewann.

Kurvenkampf auf Tuchfühlung: Renault 5-Rennen.

Weltmeisterschafts-Wende

Nach seinem zweiten Saisonsieg im GP von Belgien führt in der WM Lauda statt Fittipaldi.

Für Niki Lauda und Ferrari endete der belgische Grand Prix so, wie er begonnen hatte: dramatisch. Schon die Anreise verlief stürmisch. Als der Österreicher mit seinem Charterflugzeug „Golden Eagle" seinen Waffenkameraden Clay Regazzoni aus Lugano abholen wollte, fiel die Navigationsanlage aus. Nach dem alten Spruch, daß, wenn der Teufel kommt, das gleich zweimal geschieht, brach gleichzeitig ein Gewitter los. Lauda mußte nach Mailand ausweichen. Radar holte ihn bei Blitz und Donner vom Himmel.

Regazzoni war über Telefon und Funk umdirigiert worden. Im Auto brauste er von Lugano nach Mailand-Malpensa, um zur „Lauda Airlines" zuzusteigen. Pünktlich kam das Ferrari-Team nach Belgien, wo bereits italienischer Zeitungsklatsch die Runde machte: Laudas nächstjähriger Stallgefährte hieße Hunt, Peterson oder Watson.

Luca di Montezemolo, Steigbügelhalter, nicht Dompteur der springenden Pferde aus Maranello, dementierte und und tobte über diesen „hirnverbrannten Blödsinn". Regazzoni sagte lässig: „Ich trage manche Ferrari-Geheimnisse im Herzen." Lauda, den March-Boß Max Mosley „Ferraris heimlichen Teamchef" nennt, hat auf die Frage, wen er sich – außer Regazzoni – als Stallpartner vorstellen könnte, immer erwidert: „Wieder nur Regazzoni."

Clay reiste nicht nur nach, sondern auch in Zolder mit Hindernissen: Reifenschaden, Boxenstop, furiose Aufholjagd vom zwölften auf den fünften Rang, schnellste Runde, überzeugender Gewinner des Tapferkeitsordens Prix Rouge et Blanc.

Das Finish war – aus der Boxenperspektive – nervenzermürbend. Elf Sekunden Vorsprung hatte Lauda gegen den Tyrrell-Schützling Scheckter herausgeholt. „Aber dafür mußte ich hart am Limit fahren, höchstens zwei Zehntel von der Grenze entfernt, nie bequemer – und das über die volle Distanz." Nur zwischendurch, zwölf Runden vor der Zielflagge, passierte etwas, das in Lauda alle Alarmglocken anschlug. „Plötzlich, hundert Meter vor meiner Box, klang der Motor anders. Ich war mir zuerst nicht sicher, warum. Aber da war ein anderer Lärm."

Lauda hoffte: „Nur ja kein kaputter Zylinder." Sein Mechaniker Ermanno Coughi schickte Stoßgebete zum Himmel: „Nur ja keine defekte Zündbox wie 1974 in Kyalami und Monte Carlo." Natürlich spitzte auch die Tyrrell-Boxencrew sofort die Ohren, hoffte auf einen Lauda-Motorschaden. Prompt flog für Scheckter das Signal „Go" über die Boxenmauer: voller Angriff um jeden Preis. Aber Lauda brauchte nur eine Runde, um das Malheur zu lokalisieren: „Ich habe die Instrumente genau im Auge behalten. Überall 300 Umdrehungen weniger als in den Runden davor. Das bewies mir; daß ein Auspuffrohr gebrochen war."

Fürchtete Lauda Schlimmeres? „Nein, ich habe nur gedacht: Das ist es also, was heute hat schiefgehen sollen: der Auspuff. Nun ist es passiert, also kann nichts anderes mehr kommen." So selbstbewußt peitschte Lauda seinen 312 T ins Ziel, während in der Schlußrunde Scheckters Motor zu stottern anfing – wie schon seit der drittletzten Runde der seines Stallkollegen Depailler. Dazu Tyrrell: „Uns allen war klar, daß heute nur die Autos überleben, deren Bremsen bis ins Ziel halten. Im Ehrgeiz, meinen Boys genug Bremskraft mitzugeben, habe ich ihnen zuwenig Benzin eingefüllt."

Der Formel 1-Stammplatz im Kalender kostete Zolder 12 Millionen Franc, etwa 700 000 DM. So wurde vor Start und Ziel eine zusätzliche Schikane eingebaut, durch ein über der Bahn hängendes Riesenfoto von Jacky Ickx dekoriert und nach diesem benannt. 400 Meter weiter feierte der Belgier in der 52. Rennrunde Geburtstag: An seinem Lotus brach links vorn die Bremswelle. „Das ist mir nun schon zum drittenmal passiert, dreimal zuviel", sagte Ickx leise. Er konnte den Lotus, der beim Anbremsen der scharfen Linkskurve nach Start und Ziel ausbrach, noch abfangen.

Bernie Ecclestone, der Brabham-Herr, hatte seinen beiden Südamerikanern gleich vier BT 44 mitgebracht. Als Pace in der ersten Trainingsrunde einen Motorschaden hatte, schnappte er sich Reutemanns Ersatzauto – und fuhr Tagesbestzeit. Freilich erst in der letzten Runde, als Lauda wehrlos mit Motorschaden an der Box stand.

Das erste Samstagstraining ging im Regen unter. Danach überflügelte Lauda Pace um vier Hundertstelsekunden; seine zwölfte Trai-

Zolder

Der Kurs von Zolder ist 4,22 km lang. Brutales Verzögern beansprucht die Bremsen so stark, daß sie auf den kurzen Geraden nur ungenügend abkühlen.

Nachlassende Bremsen und schlechtes Handling trotz neuer Vorderachse: Fittipaldi im McLaren (oben). Freude nach dem Sieg: Lauda (links), Ferrari-Crew.

Fotos: Thill

ningsbestzeit, die dritte hintereinander.

McLaren blieb in Zolder punktelos: erstmals seit dem Nürburgring 1974, als Hulme und Fittipaldi am Start zusammenkrachten. Teamchef Teddy Mayer hatte Wichtigeres zu tun; nämlich beim 500 Meilen-Rennen von Indianapolis Regie zu führen. Also drückte er seinen Renegaten im heimischen Colnbrook noch rasch Schmierzettel in die Hand: So waren die Wagen in den letzten Rennen abgestimmt und so 1973 in Zolder. Fittipaldi hat immer noch seinen Bowdenzug zum Verstellen des vorderen Stabilisators, aber Mass bekommt ihn nicht: „Man braucht so viel Zeit, das Ding zu montieren", sagt das Team.

Bei Jochen wurde in Zolder lange in die falsche Richtung gearbeitet, mit falschen Reifen und zuviel Flügel. Fittipaldi experimentierte erstmals mit einer neuen Vorderradaufhängung: um fünf Zoll schmalere Spur, geänderte Geometrie. Urteil des Weltmeisters: „Ich kann das Auto in Kurveneingängen besser kontrollieren, also genauer zielen."

Den Haupttreffer jedoch — das war rasch klar — hatte Graham Hill geschossen. Sein Schützling Tony Brise rüttelte mit dem siebten Trainingsrang, einen Platz vor Fittipaldi, das Formel 1-Establishment durcheinander. Tony Brise: 1,90 Meter groß, fast immer ein amüsiertes Lächeln auf den Lippen, im Gespräch zumeist das letzte Wort habend. Manche bekritteln ihn als arrogant. Hill formuliert: „Für einen 23jährigen ist Tony so selbstbewußt und zielstrebig wie . . . ich weiß nicht recht, am ehesten wie Clark und Stewart. Aber natürlich sehe ich das jetzt aus einem anderen Blickwinkel."

Und fahrerisch? Hill: „Er fährt nicht wild, aber er versteht es prächtig, das Auto als Waffe einzusetzen." Um Brise hatten viele gekämpft. Sogar Colin Chapman (Lotus) köderte den Jungstar, der jedoch erklärte: „Teddy Savary, mein Sponsor, riet mir: ‚Geh zu Graham'." Als direktes Vorbild betrachtet Brise seinen Chef, den er erst 1971 in Silverstone erstmals in voller Aktion sah, nicht: „Da schon eher Peterson und Fittipaldi. So schnell zu sein wie Ronnie und so oft anzukommen wie Emerson — wenn ich das schaffe, schlägt mich keiner mehr."

An Geschäftstüchtigkeit bald wohl auch keiner mehr: „Vor dem Formel 3-Rennen in Monte Carlo weigerte ich mich, mit Hill ein Handschlagabkommen zu treffen. Wir hatten verschiedene Ideen, wieviel Geld ich kriegen soll. Also einigten wir uns erst nach dem Rennen. Aber zu meinem Preis." Tony Brise ist erfrischend offen: „Ich habe 15 000 bis 17 000 Pfund in meine Rennkarriere investiert, zu viel, um nur Spaß zu haben. Man kann sich viel kaufen. Aber der Rennsport als Vergnügen ist zu teuer."

Zwei Runden lang hielt Brise seine Position, dann drehte er sich an der Schikane und brachte den Motor nicht mehr in Gang. „Dabei wollte ich wirklich nichts riskieren. Mein Motto war, so schnell zu fahren, wie ich kann — aber ohne Unfallgefahr." Den einzigen schweren Sturz fabrizierte in Zolder Mark Donohue im Training; nach vier Ausrutschern beim Grand Prix von Monaco. Ob der Amerikaner nervös geworden ist? „Ja, sehr", glaubt Teammanager Heinz Hofer. „Weil er weiß, daß er nicht schnell genug ist, aber keinen Grund dafür kennt." Im Rennen mußte sich der Amerikaner selbst dem BRM von Bob Evans geschlagen geben.

Die zweite Trainingssensation nach Brise war der Italiener Vittorio Brambilla. Seine letzten vier Trainingsränge: sieben, fünf, fünf und jetzt drei. Vittorio verdient ein spezielles Kapitel. Befragt, wie lange er noch zu fahren gedenke, sagte der 37jährige kürzlich: „Noch 20 Jahre."

Seinen Lebensstil hat der grobklotzige Azzurro nicht verändert. So trinkt er zum Abendessen immer noch eine Flasche Rotwein. „Aber vor dem Rennen", verrät der sparsame Max Mosley, „setze ich mich immer mit ihm an einen Tisch und saufe so viel Rotwein wie nur möglich, damit für Vittorio weniger übrig bleibt."

Regazzoni schlug Alarm: „Brambilla drängt sich immer zwischen Niki und mich, wir konnten ihn nicht abschütteln." Zwischen der Familie Regazzoni und der Firma March existiert ein „heißer Draht": Clays 21jähriger Bruder Giancarlo, Formel-Ford-Amateur mit großen Ambitionen, arbeitet seit neuestem in Bicester bei March als Mechaniker.

Wie kam es zum Reifenmalheur von Regazzoni in der 17. Runde? Clay: „Nach dem Training am Sonntagmorgen zog mein linker Vorderrei-

fen Blasen, also mußten wir ihn auswechseln." Angeblich hat sich ein Reifenmann vergriffen, einen schadhaften Pneu montiert. Oder hing der Reifen deshalb in Fetzen, weil Untersteuern die Oberfläche zu stark erhitzte?

Montezemolo: „Clay tut mir so leid, ohne seinen Stop hätten wir einen Doppeltriumph feiern können." Oder mit halbwegs normalem Reifenwechsel wenigstens noch einen Sieg und einen dritten Platz: Regazzoni war 42 Sekunden lang in der Box festgenagelt. „Viel zu lange. Beim Umrüsten von Naß- auf Trockenreifen in Monaco waren es nur 30 Sekunden, aber für alle vier Räder." Der Schweizer schüttelte im ersten Grimm alle Gratulationen zu seiner Verfolgungsjagd ab: „Fantastico? Da war nichts phantastisch." Zolder, das ahnte Clay vielleicht düster, hat für Ferrari die Weichen gestellt. Und Lauda steuert stark auf Weltmeisterschafts-Kurs.

Noch kurz vor dem Start hatte Niki einen Gegner nach dem anderen angesteuert: „Bist du in der ersten Runde auch für gelbe Flaggen in der Schikanenzone, also Überholverbot wie in Monza? Ich fürchte, es könnte dort ein Gemetzel geben." Scheckter stimmte sofort zu, aber die Aktion zerbrach an Peterson: „Ich stehe nur in der siebten Reihe, muß mich also nach vorn wühlen. Und vergiß nicht, Niki: Wir fahren da ein Rennen, keinen Autokorso." Lauda wandte sich ab: „Dann hoffe ich für dich nur, daß du dort keinen Tritt in den Hintern kriegst."

Als Ronnie in der 36. Runde, an siebter Stelle liegend, an der Schikane hinausflog, war er allein – vor allem: ohne Bremsen. Aber für die

Erst nachdem sich Brambilla (oben zwischen Lauda und Regazzoni) in den ersten Rennrunden ausgetobt hatte, setzte sich der spätere Sieger Lauda endgültig in Front. Schnelle Verfolgergruppe: Hunt, Depailler, Peterson (links). Im Gedränge der ersten Runde gerammt: Jochen Mass (rechts).

erste Runde war Lauda ein Hellseher: Watson kreuzte beim Anbremsen der Schikane die Linie von Mass, was Jochen gegen die Leitplanken beförderte; auch Laffite und Jones waren Schlachtopfer. Schade, daß nicht mehr auf Lauda gehört hatten.

Niki selber wich anfangs klugerweise jedem Clinch aus, ohne aber in Doppeldeckung zu flüchten. Beim Beschleunigungsduell nach dem Start mit Pace fast gleichauf, überließ er dem Brabham die erste Kurve. Aber dann langte „Brambilla der Schreckliche" hin: Zweimal schoß er, alle vier Räder blockiert, auf den Ferrari-Piloten zu. Zweimal schlug Lauda Haken, um Brambilla auszuweichen: „Ich habe doch selber genug zu tun. Muß ich auch noch schauen, was die Narrischen hinter mir aufführen? Wenn ich zweimal nicht hinsehe, kracht's zweimal." Als Vittorio aufs Gras rutschte, stach Lauda wieder vorbei. „Dann hat Brambilla die nächste Aktion vorbereitet. Also wartete ich, bis sich die Situation beruhigte."

Brambilla führte in der vierten und fünften Runde und war rundum selig. „Ein phantastisches Gefühl, aber ich wußte, daß ich unmöglich gewinnen kann. Wie im Training sind meine Bremsen nach zehn Runden k.o." Brambilla irrte: Er fuhr schon ab der fünften Runde mit nachlassender Bremse. („Wir haben nicht, wie die anderen, die dicken Bremsscheiben, wie sie in der CanAm verwendet wurden.")

Ab der sechsten Runde war Lauda endgültig in Front, und ab der neunten lag hinter ihm Scheckter. Brambilla verteidigte Rang drei bis zur 49. Runde, „aber da mußte ich schon eine Ewigkeit durch Zick-Zack-Lenken abbremsen". So fand sich Fittipaldi in vierter Position. Dann brodelte seine Bremsflüssigkeit, als Folge klappte das Bremspedal bis zum Boden durch. Emerson fiel Platz um Platz zurück, wehrlos – genau wie Pace, der den dritten Gang nicht mehr fand. Als Lauda die beiden Brasilianer überrundete, dämmerte ihm: „Also, ihr zwei macht keine Punkte."

Auf Nikis Triumphfahrt aber lauerten noch zwei Nägel: der gebrochene Auspuff und François Migault. Dem französischen Hill-Piloten riß die Aufhängung, das linke Hinterrad kippte weg, gerade, als Lauda überrundete. „Länger hätt' ich nicht warten dürfen: Migault brauchte die ganze Straße, um sein Auto zu halten."

Für die Armen und Erfolglosen war Zolder die bereits sechste Kreuzwegstation. Merzario und sein Chef Williams streiten sich auseinander. „Seit einem Jahr", zetert der kleine Arturo, „verspricht mir Frank bessere Autos und Geld. Ich sehe von beidem nichts. So, hab' ich ihm gesagt, geht's nicht weiter." Am Ende steht auch John Surtees: deprimiert, zermürbt vom Prozessieren mit seinem Vorjahressponsor. Klagewert: 108 000 Pfund, etwa 600 000 DM. „Keine Frage, daß ich gewinne, aber die Sache zieht sich noch ein Jahr hin. Wenn ich nicht blitzartig Geld bekomme oder einen Sponsor finde, muß ich den Formel 1-Laden schließen, vielleicht noch im Juni, spätestens im Juli."

Sein deutscher Chefmechaniker Ali Strasser, längst müde, mit „Big John" um 30 Mark Tagegeld zu streiten, wird gewiß nicht arbeitslos. BMW bombardiert Ali mit Anrufen. Bald macht er sich wieder für jenen Piloten die Hände ölig, der ihm einmal zum Dank eine Armbanduhr geschenkt hat: Hans Stuck.

Heinz Prüller

Statistik des GP von Belgien

Startaufstellung

Lauda Ferrari 1:25,43	Pace Brabham 1:25,47
Brambilla March 1:25,66	Regazzoni Ferrari 1:25,85
Pryce Shadow 1:25,94	Reutemann Brabham 1:26,09
Brise Hill 1:26,22	E. Fittipaldi McLaren 1:26,26
Scheckter Tyrrell 1:26,36	Jarier Shadow 1:26,38
Hunt Hesketh 1:26,51	Depailler Tyrrell 1:26,74
Jones Hesketh 1:27,05	Peterson Lotus 1:27,17
Mass McLaren 1:27,38	Ickx Lotus 1:27,40
Laffite Williams 1:27,70	Watson Surtees 1:28,01
Merzario Williams 1:28,18	Evans BRM 1:28,57
Donohue Penske 1:28,65	Migault Hill 1:29,57
Lombardi March 1:29,71	W. Fittipaldi Copersucar 1:30,27

Ausfälle und Boxenstops in Runde:

1: Jones, Ausfall: gebrochene Heckflügelbefestigung; Mass, Ausfall: Kollision mit Leitplanken; Laffite, Stop: Frontpartie gewechselt.
4: Merzario, Ausfall: Kupplung.
11: Watson, Stop: Frontpartie gewechselt.
13: Brise, Ausfall: Dreher.
14: Jarier, Ausfall: Dreher, Motor nicht mehr angesprungen.
16: Hunt, Ausfall: Schalthebel gebrochen; Laffite, Ausfall: Getriebe.
17: Regazzoni, Stop: beide Vorderreifen gewechselt.
20: Lombardi, Ausfall: Motor.
37: Peterson, Ausfall: Unfall an Schikane, Bremsdefekt.
49: Brambilla, Stop: Reifenwechsel vorn.
52: Ickx, Ausfall: linke vordere Bremswelle gebrochen.
55: Brambilla, Ausfall: Bremsen.
58: Migault, Ausfall: Hinterradaufhängung gebrochen.

Stand nach 5 Runden: 1. Brambilla, 2. Lauda, 3. Pace, 4. Scheckter, 5. Regazzoni, 6. Reutemann, 7. Pryce, 8. E. Fittipaldi, 9. Jarier, 10. Hunt.

Stand nach 10 Runden: 1. Lauda, 2. Scheckter, 3. Brambilla, 4. Regazzoni, 5. Pace, 6. Reutemann, 7. Pryce, 8. E. Fittipaldi, 9. Jarier, 10. Hunt.

Stand nach 30 Runden: 1. Lauda, 2. Scheckter, 3. Brambilla, 4. Reutemann, 5. E. Fittipaldi, 6. Depailler, 7. Peterson, 8. Pace, 9. Pryce, 10. Regazzoni.

Stand nach 50 Runden: 1. Lauda, 2. Scheckter, 3. Reutemann, 4. E. Fittipaldi, 5. Depailler, 6. Pryce, 7. Pace, 8. Brambilla, 9. Regazzoni, 10. Ickx.

Ergebnisse: 1. Niki Lauda (Ferrari 312 T) 298,34 km in 1:43:53,98 Stunden, Durchschnitt 172,285 km/h, 2. Jody Scheckter (Tyrrell-Ford 007) 1:44:13,20, 3. Carlos Reutemann (Brabham BT 44-Ford) 1:44:35,80, 4. Patrick Depailler (Tyrrell 007-Ford) 1:44:54,06, 5. Clay Regazzoni (Ferrari 312 T) 1:44:57,84, 6. Tom Pryce (Shadow DN 5-Ford) 1:45:22,43, 7. Emerson Fittipaldi (McLaren M 23-Ford) 1 Runde zurück, 8. Carlos Pace (Brabham BT 44-Ford) 1 Rd. zur., 9. Bob Evans (BRM P 160) 2 Rd. zur., 10. John Watson (Surtees TS 16-Ford) 2 Rd. zur., 11. Mark Donohue (Penske PC 02-Ford) 3 Rd. zur., 12. Wilson Fittipaldi (Copersucar-Ford) 3 Rd. zur.

Schnellste Runde: Regazzoni in 1:26,76 Minuten, Durchschnitt 176,85 km/h.

Stand der Weltmeisterschaft nach dem sechsten Rennen: 1. Lauda 23 Punkte, 2. E. Fittipaldi 21, 3. Pace und Reutemann je 16, 5. Scheckter 15, 6. Depailler 11, 7. Mass 10,5, 8. Regazzoni 8, 9. Hunt 7, 10. Ickx und Peterson je 3, 12. Jarier 1,5, 13. Brambilla und Pryce je 1, 15. Lombardi 0,5.

Noch ein Meister

Wie A. J. Foyt die World Series of Auto Racing gewann.

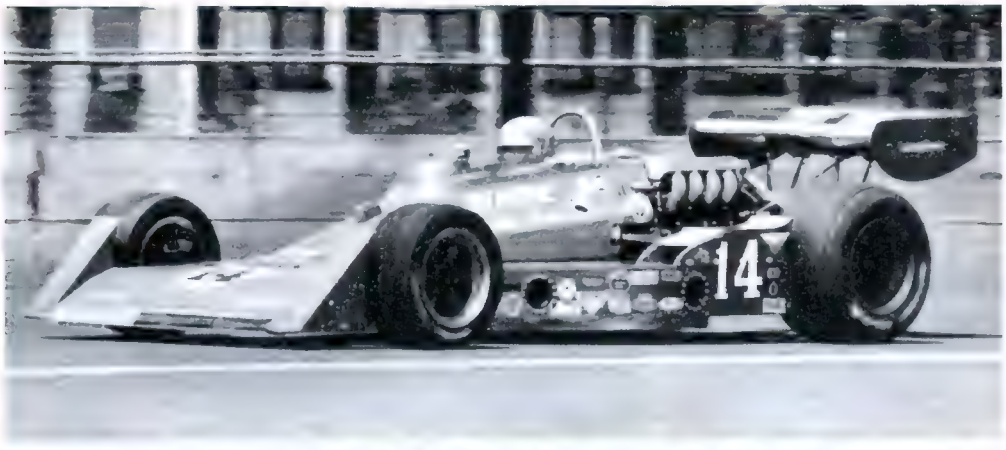
Amerika, im Gebrauch von Superlativen noch nie zimperlich, hat einen weiteren Automobil-Weltmeister. Nachdem sich beim International Race of Champions (IROC) in Riverside und Daytona bereits der Amerikaner Bobby Unser als der Meister aller Meister erwiesen hatte, proklamierte der United States Auto Club (USAC) eine eigene Meister-Heerschau, die World Series of Auto Racing. Hinter der schwülstigen Bezeichnung freilich verbarg sich nur wenig mehr als eine simple Clubmeisterschaft. Denn im Gegensatz zum IROC, wo wenigstens noch die Spitzenfahrer aller internationalen Rennsport-Kategorien in identisch vorbereiteten Chevrolet Camaro antraten, war die „Rennsport-Weltserie" nur USAC-Piloten vorbehalten.

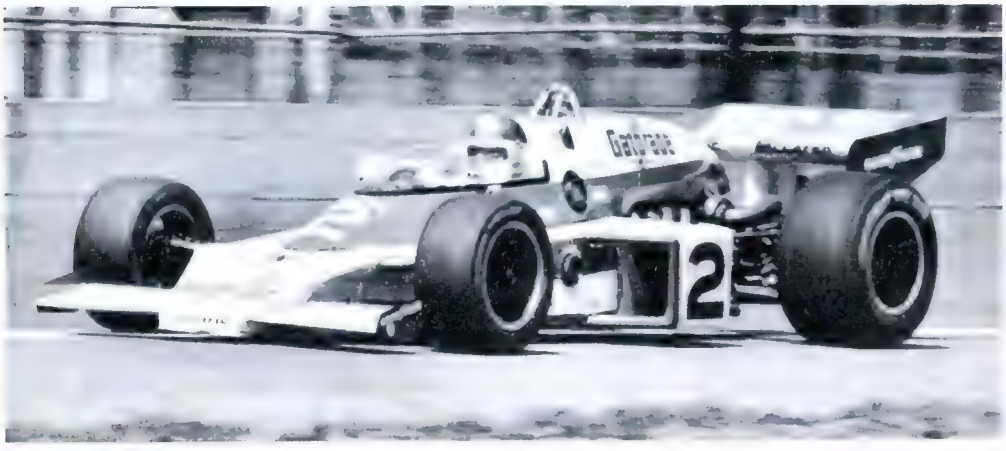
Der erste Teil der USAC-Clubmeisterschaft liegt schon etwas länger zurück: Auf dem Pocono International Raceway trafen sich im vergangenen Herbst die Fahrer von USAC-Midgets zum ersten Kampf um Punkte. Der Multimillionär und dreimalige Gewinner der 500 Meilen von Indianapolis, A. J. Foyt, ging aus diesem ersten Kräftemessen als Sieger hervor.

Was in Pocono begonnen wurde, fand jetzt auf dem Trenton Speedway ein Ende. In zwei weiteren Rennen, einem für Stock Cars und einem für Wagen der Indianapolis-Formel, sollte der wahre Meister ermittelt werden.

Foyt auf einer Chevelle erwies sich auch im Rennen der Stock Cars als unschlagbar. Nach 150 Meilen durchfuhr er das Ziel vier Sekunden vor dem IROC-Meister und letztjährigen USAC-Champion Bobby Unser, dem diese gute Placierung freilich wenig nützte: Für das abschließende Rennen der Indy-Formel besaß er kein Auto.

Foyt, der sich für die diesjährigen 500 Meilen von Indianapolis mit der schnellsten Trainingszeit qualifizierte, fuhr auch den besten Startplatz für das Rennen der Indy-Formel in Trenton heraus. Beim Start setzte sich der letztjährige Indianapolis-Sieger Johnny Rutherford an die Spitze, wurde jedoch nach 29 Runden von einem Mitstreiter behindert und von Foyt überholt. Rutherford lag einen Umlauf später jedoch erneut in Front, mußte aber wenige Runden später zum Nachtanken an die Boxen und belegte aus diesem Grunde nur den vierten Platz. A. J. Foyt, der hochdekorierte Renn-Haudegen, gewann in der Addition aus den drei Wertungsläufen die World Series of Auto Racing und ein Preisgeld von 52 000 Dollar. Das Zuschauerinteresse an diesem Schauspiel war freilich gering: Nur 3000 Besucher wohnten der Ermittlung eines weiteren Weltmeisters bei. *Lewis Franck*





Coyote-Fahrer Foyt (rechts neben Johncock, Indy-Sieger 1973), gewann, als McLaren-Pilot Rutherford (unten) nachtanken mußte.

Fotos: Franck

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 18. Juni

Im Vergleichstest: vier Spitzen-Sportwagen

Was können Sportwagen? auto motor und sport untersuchte diese Frage in einem großen Vergleich, der sich mit vier Repräsentanten der 40 000 Mark-Klasse beschäftigt: dem Alfa Montreal, zu dessen besonderen Merkmalen ein geschmeidiger Achtzylindermotor gehört, dem BMW CSi, der 200 PS unter der Haube hat, dem luxuriösen Mercedes 280 SLC und dem deutschen Sportwagen schlechthin, dem Porsche 911 S. Er ist der einzige Konkurrent mit Heckmotor, und er ist gleichzeitig Herausforderer in einer Runde, die zusammen knapp 800 PS auf die Straße bringt.

Wie gut sind HR-Reifen?

Gürtelreifen in HR-Bauweise, offiziell zugelassen bis 210 km/h, gehören zur Standard-Ausrüstung schneller Autos. Ein Reifentest, in dem sieben Fabrikate geprüft werden, gibt Aufschluß über die wichtigsten Eigenschaften der Kandidaten und erörtert auch die Frage der Lebensdauer.

Ring-Kampf

Das 1000 km-Rennen auf dem Nürburgring zählt zur Markenweltmeisterschaft und liefert die Kulisse für ein weiteres Alfa/Porsche-Duell: Pescarolo/Bell fahren als Favoriten den Alfa Romeo 33 TT, Müller/Kinnunen pilotieren den ca. 460 PS starken Porsche 908/3 Turbo.

Der Über-Zwerg

Das Angebot kleiner, gut motorisierter Limousinen hat durch die Firma Autobianchi Verstärkung bekommen. Neu im Programm ist eine 70 PS kräftige Version des A 112-Abarth. Ein Testbericht beschäftigt sich mit dem 160 km/h schnellen Kraftpaket.

GP von Schweden

Auch Jochen Mass (Foto) ist mit von der Partie, wenn es um Punkte beim siebten Lauf zur Fahrerweltmeisterschaft geht. Der Ronnie-Peterson-Heimatkurs liegt in der Nähe von Anderstorp, hat eine Rundenlänge von vier Kilometern und ist topfeben.

Neigungssachen

Autos, die überladen sind, können in den Fahreigenschaften problematisch werden. Ein Artikel schildert, wie sich die Fahrsicherheit unter Zuladung verändert und welche Einbußen an Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit in der Praxis entstehen.

Um das Vergnügen auf zwei Rädern geht es im nächsten Extra von auto motor und sport. Zwei Geschichten bestimmen die Thematik: Was bieten die auf den Sammelbegriff „Enduro“ hörenden Motorräder im Geländelook? Und: Wie überlegen sind starke Straßenmaschinen? auto motor und sport ließ die Honda 1000 gegen die Kompressor-BMW von 1939 antreten.

CAR auto motor sport TOON

Technik rund ums Auto von A–Z

Nach unerwartet starker Nachfrage, ab sofort wieder lieferbar!

Das Technik-Lexikon von auto motor und sport. Für Fachleute und solche, die's werden wollen. Für Schulen, Verbände, Firmen und Werkstätten. Auto-Technik von „Abblendlicht" bis „Zylinderzahl" – ausführlich erläutert und darstellend illustriert.

Und so bekommen Sie Ihr Auto-Lexikon Technik: Einfach untenstehenden Coupon ausfüllen und den Betrag auf das angegebene Konto überweisen. Sollte Ihnen lediglich die eine oder andere Folge fehlen, bestellen Sie diese bitte zusammen mit einer leeren Sammelmappe.

auto motor und sport

Bestellung Auto-Lexikon

Bitte schicken Sie mir:

- ☐ Exemplar(e) Auto-Lexikon Technik zum Preis von DM 16,– zuzügl. DM 2,– Porto.
- ☐ Exemplar(e) Sammelmappe(n) (leer) zum Preis von DM 8,– je Exemplar, zuzügl. DM 2,– Porto.
- ☐ Folge(n) Auto-Lexikon Technik für die Seiten von _____ bis _____ zum Preis von je DM 0,50 zuzügl. DM 0,50 Porto für die Sendung.
- ☐ Der Betrag wird gleichzeitig mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto 6724-704 überwiesen.
- ☐ liegt als Scheck bei.

Gewünschtes bitte ankreuzen!

Lieferung nur bei Vorauszahlung.

MOTOR-PRESSE STUTTGART
7 Stuttgart 1, Postfach 1042

(Bitte Ihre genaue Anschrift möglichst in Druckbuchstaben angeben.)

_____
Name

_____

( )
PLZ, Ort

_____
Straße

_____
Datum

_____
Unterschrift

AMS12/75

Bitte ausschneiden und absenden

Das einzig Wahre: Anspruchsvoll genießen. Warsteiner

Die Warsteiner Exklusiv-Tulpe.

6 Kristallgläser mit Golddekor zum Freundschaftspreis von DM 15.– Per Nachnahme zuzügl. Nachnahmespesen der Post.

Warsteiner Brauerei Gebr. Cramer KG
4788 Warstein · Telefon 02902/611